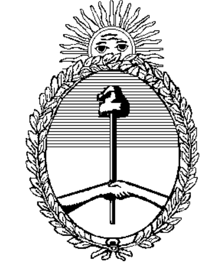
BOLETIN OFICIAL
DE LA REPUBLICA ARGENTINA

Buenos Aires,
jueves 12
de febrero de 2004

Año CXII
Número 30.338

Precio $ 0,70



Primera Sección
Legislación y Avisos Oficiales

Sumario

DECRETOS

SESIONES EXTRAORDINARIAS

Decreto 172/2004

Convócase al Honorable Congreso de la Nación.

Bs. As., 11/2/2004

En uso de las facultades conferidas por los artículos 63 y 99 Inciso 9) de la Constitución Nacional.

EL PRESIDENTE
DE LA NACION ARGENTINA
DECRETA:

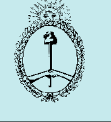
Artículo 1° — Convócase al HONORABLE CONGRESO DE LA NACION a Sesiones Extraordinarias desde el 19 hasta el 29 de febrero de 2004.

Art. 2° — Declárase como asunto habilitado para su tratamiento, el Proyecto de Ley por el que se propicia la derogación de la Ley de Reforma Laboral N° 25.250 y se introducen diversas modificaciones en materia de derecho individual y colectivo del trabajo.

Art. 3° — Comuníquese, publíquese, dése a la Dirección Nacional del Registro Oficial y archívese. — KIRCHNER. — Alberto A. Fernández. — Aníbal D. Fernández.



RESOLUCIONES



Secretaría de Comunicaciones

SERVICIO TELEFONICO

Resolución 27/2004

Regístrase a nombre de Telecorsan S.A. el servicio de Telefonía Local.

Bs. As., 5/2/2004

VISTO el Expediente N° 3084/2003, del registro de la COMISION NACIONAL DE COMUNICACIONES, organismo descentralizado de la SECRETARIA DE COMUNICACIONES, entonces dependiente del ex MINISTERIO DE ECONOMIA, y

CONSIDERANDO:

Que por estas actuaciones TELECORSAN S.A., solicita se le otorgue licencia única para la prestación de servicios de telecomunicaciones.

Que el Decreto N° 764 de fecha 3 de setiembre del 2000 aprobó, a través de su Artículo 1°, el nuevo Reglamento de Licencias para Servicios de Telecomunicaciones.

Que el aludido Reglamento, estableció los principios y disposiciones que regirán el otorgamiento de la licencia única de servicios de telecomunicaciones, el registro de nuevos servicios y la prestación de servicios de telecomunicaciones.

Que se han expedido las Areas Técnicas pertinentes de la COMISION NACIONAL DE COMUNICACIONES, organismo descentralizado de la SECRETARIA DE COMUNICACIONES dependiente del MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS, cuyos dictámenes dan cuenta del cumplimiento, por parte de TELECORSAN S.A. de los requisitos previstos en el Reglamento de Licencias mencionado para el otorgamiento de la licencia única de servicios de telecomunicaciones y el registro de servicios a su nombre.

Que la Dirección General de Asuntos Jurídicos del MINISTERIO DE ECONOMIA Y PRODUCCION ha tomado la intervención que le compete conforme lo dispuesto por el Artículo 9° del Decreto N° 1.142 de fecha 26 de noviembre de 2003.

Que la presente medida se dicta en uso de las atribuciones conferidas por el Decreto N° 1142 del 26 de noviembre de 2003 y el Decreto N° 764 del 3 de setiembre del 2000.

Por ello,

EL SECRETARIO
DE COMUNICACIONES
RESUELVE:

Artículo 1° — Otórgase a la empresa TELECORSAN S.A. licencia única de servicios de telecomunicaciones, que la habilita a prestar al público todo servicio de telecomunicaciones, sea fijo o móvil, alámbrico o inalámbrico, nacional o internacional, con o sin infraestructura propia, en los términos del Anexo I del Decreto N° 764 de fecha 3 de setiembre de 2000.

Art. 2° — Regístrese a nombre de TELECORSAN S.A. en el Registro de Servicios previsto en el apartado 5.4. del Artículo 5° del Anexo I del Decreto N° 764 de fecha 3 de setiembre de 2000, el servicio de Telefonía Local.

Art. 3° — Comuníquese, publíquese, dése a la Dirección Nacional del Registro Oficial y archívese. — Mario G. Moreno.

Secretaría de Agricultura, Ganadería, Pesca y Alimentos

EXENCION DE GRAVAMENES

Resolución 223/2004

Exímese del pago de aranceles, en concepto de tasas de inspección sanitaria y depósito en garantía, del Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria, al Centro de Investigación y Tecnología de las Carnes (CITECA) del Instituto Nacional de Tecnología Industrial, destinado a fábrica de chacinados y elaboración de conservas.

Bs. As., 5/2/2004

VISTO el Expediente reconstruido N° 61.524/89 del Registro del ex-SERVICIO NACIONAL DE SANIDAD ANIMAL, actual SERVICIO NACIONAL DE SANIDAD Y CALIDAD AGROALIMENTARIA, y

CONSIDERANDO:

Que el INSTITUTO NACIONAL DE TECNOLOGIA INDUSTRIAL (INTI) organismo descentralizado de la SECRETARIA DE INDUSTRIA, COMERCIO Y DE LA PEQUEÑA Y MEDIANA EMPRESA dependiente del MINISTERIO DE ECONOMIA Y PRODUCCION, ha solicitado la exención de pago de aranceles del SERVICIO NACIONAL DE SANIDAD Y CALIDAD AGROALIMENTARIA, para su planta piloto considerada como entidad de carácter público sin fines de lucro, CENTRO DE INVESTIGACION Y TECNOLOGIA DE LAS CARNES (CITECA), ubicado en Parque Tecnológico Miguelete, Avenida General Paz S/N°, entre Alvarellos y Avenida de los Constituyentes, Partido de San Martín, Provincia de BUENOS AIRES, con registro de Establecimiento N° Oficial 2.619.

Que el Consejo de Administración del SERVICIO NACIONAL DE SANIDAD Y CALIDAD AGROALIMENTARIA ha tomado la interven-

PRESIDENCIA DE LA NACION

Secretaría Legal y Técnica
DR. CARLOS ALBERTO ZANNINI
Secretario

Dirección Nacional del Registro Oficial
JORGE EDUARDO FEIJOÓ
Director Nacional

www.boletinoficial.gov.ar
Sumario 1ª Sección (Síntesis Legislativa), 2ª Sección y 3ª Sección

e-mail: dnro@boletinoficial.gov.ar

Registro Nacional de la Propiedad Intelectual
Nº 298.140

DOMICILIO LEGAL
Suipacha 767-C1008AAO
Ciudad Autónoma de Buenos Aires
Tel. y Fax 4322–4055 y líneas rotativas

ción que le compete, considerando favorable la petición incoada.

Que la Dirección de Legales del Area de AGRICULTURA, GANADERIA, PESCA Y ALIMENTOS, dependiente de la Dirección General de Asuntos Jurídicos del MINISTERIO DE ECONOMIA Y PRODUCCION, ha tomado la intervención que le compete.

Que el presente se dicta en ejercicio de las atribuciones conferidas en función de lo dispuesto en el Artículo 8°, inciso e) del Decreto N° 1.585 del 19 de diciembre de 1996, sustituido por su similar N° 680 del 1 de septiembre de 2003 y por el Decreto N° 25 de fecha 27 de mayo de 2003.

Por ello,

EL SECRETARIO
DE AGRICULTURA, GANADERIA,
PESCA Y ALIMENTOS
RESUELVE:

Artículo 1° — Eximir del pago de aranceles, en concepto de tasas de inspección sanitaria y depósito en garantía del SERVICIO NACIONAL DE SANIDAD Y CALIDAD AGROALIMENTARIA, al CENTRO DE INVESTIGACION Y TECNOLOGIA DE LAS CARNES (CITECA) del INSTITUTO NACIONAL DE TECNOLOGIA INDUSTRIAL (INTI) organismo descentralizado de la SECRETARIA DE INDUSTRIA, COMERCIO Y DE LA PEQUEÑA Y MEDIANA EMPRESA, dependiente del MINISTERIO DE ECONOMIA Y PRODUCCION con registro de Establecimiento N° Oficial 2.619, ubicado en Parque Tecnológico Miguelete, Avenida General Paz S/N°, entre Alvarellos y Avenida de los Constituyentes, Partido de San Martín, Provincia de BUENOS AIRES, destinado a fábrica de chacinados y elaboración de conservas.

Art. 2° — Comuníquese, publíquese, dése a la Dirección Nacional del Registro Oficial y archívese. — Miguel S. Campos.

Secretaría de Comunicaciones

TELECOMUNICACIONES

Resolución 28/2004

Asígnase a la Cooperativa de Obras y Servicios Públicos y Consumo Limitada Unión del Sud numeración no geográfica para los servicios de cobro revertido automático y acceso a la prestación de servicios de telecomunicaciones brindados mediante tarjetas.

Bs. As., 5/2/2004

VISTO el Expediente N° 5930/2003, del registro de la COMISION NACIONAL DE COMUNICACIONES, organismo descentralizado de la SECRETARIA DE COMUNICACIONES dependiente del MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS, y

CONSIDERANDO:

Que mediante Resolución N° 46 de fecha 13 de enero de 1997 de la SECRETARIA DE COMUNICACIONES entonces dependiente de la PRESIDENCIA DE LA NACION se aprobó el Plan Fundamental de Numeración Nacional.

Que el prestador COOPERATIVA DE OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS Y CONSUMO LIMITADA UNION DEL SUD ha solicitado sendos bloques de DIEZ MIL (10000) números para el servicio de cobro revertido automático (800) y para el acceso a la prestación de servicios de telecomunicaciones brindados mediante tarjetas, soportados por plataformas de red inteligente o cualquier otro medio, en la modalidad de pago previo (822).

Que el criterio de asignar un bloque de DIEZ MIL (10000) números al operador, para cada uno de los servicios mencionados, es adecuado y suficientemente eficiente a los efectos de satisfacer las necesidades del peticionante.

Que conforme lo dispuesto por el artículo 9° del Decreto N° 1142 de fecha 26 de noviembre de 2003, la Dirección General dé Asuntos Jurídicos del MINISTERIO DE ECONOMIA Y PRODUCCION ha tomado la intervención que le compete.

Que la presente medida se dicta en uso de las atribuciones conferidas por el Anexo II del Decreto N° 27 del 27 de mayo de 2003, sustituido por el similar N° 1142 del 26 de noviembre de 2003.

Por ello,

EL SECRETARIO
DE COMUNICACIONES
RESUELVE:

Art. 1° — Asígnase a la COOPERATIVA DE OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS Y CONSUMO LIMITADA UNION DEL SUD la numeración no Geográfica según se indica en el Anexo I que forma parte de la presente.

Art. 2° — Comuníquese, publíquese, dése a la Dirección Nacional del Registro Oficial y archívese. — Mario G. Moreno.

ANEXO I

Numeración que se asigna:

COOPERATIVA DE OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS Y CONSUMO LIMITADA UNION DEL SUD

SERVICIO	INDICATIVO DE SERVICIO	NUMERO DE CLIENTE	CANTIDAD DE NUMEROS
Cobro Revertido Automático	800	403ghij	10.000
Para el acceso a la prestación de servicios de telecomunicaciones brindados mediante tarjetas, soportados por plataformas de red inteligente o cualquier otro medio, en la modalidad de pago previo o prepaga.	822	403ghij	10.000

Superintendencia de Servicios de Salud

OBRAS SOCIALES

Resolución 59/2004

Normas de procedimiento aplicables a las presentaciones de beneficiarios que con una opción de cambio vigente solicitan el redireccionamiento de aportes y contribuciones por inicio de una nueva relación laboral.

Bs. As., 29/1/2004

VISTO los Decretos N° 9/1993, 504/1998 y 1400/2001, y

CONSIDERANDO:

Que el Decreto N° 9/1993 consagró el derecho a la opción de cambio de Obra Social por parte de los beneficiarios del Sistema Nacional del Seguro de Salud, en tanto que el Decreto N° 504/1998 sistematizó y reglamentó el citado derecho, con el objeto de simplificar el procedimiento para ejercerlo.

Que el Decreto N° 1400/2001 sustituyó el Artículo 13° del Decreto N° 504/1998, y dispuso que los trabajadores pueden ejercer el derecho de opción de cambio desde el momento mismo del inicio de la relación laboral.

Que en el marco de las aludidas disposiciones legales vienen tramitándose ante esta Superintendencia presentaciones de beneficiarios que han ejercido en su momento una opción de cambio e inician una nueva relación laboral, solicitando el direccionamiento de sus aportes y contribuciones a la Obra Social correspondiente a su nueva actividad.

Que con motivo de tales solicitudes, los beneficiarios deben presentar la documentación pertinente que fundamente su pedido, con el objeto de hacer lugar a la rectificación de los padrones y el redireccionamiento de los aportes y contribuciones.

Que la Gerencia de Servicios al Beneficiario y la Subgerencia de Informática de esta Superintendencia han analizado dicho procedimiento y propician simplificarlo, para posibilitar una menor carga administrativa y favorecer que los beneficiarios puedan solicitar, en el plazo más breve posible, la cobertura de la Obra Social por la que han optado.

Que ha tomado la intervención que le compete la Gerencia de Asuntos Jurídicos de este organismo.

Que la presente se dicta en ejercicio de las facultades conferidas por los Decretos N° 1615/96 y 145/03.

Por ello,

EL SUPERINTENDENTE
DE SERVICIOS DE SALUD
RESUELVE:

Artículo 1° — Apruébanse las normas de procedimiento contenidas en el Anexo I que integra la presente, aplicables a las presentaciones de beneficiarios que han ejercido en su momento una opción de cambio e inician una nueva relación laboral, solicitando el redireccionamiento de sus aportes y contribuciones a la Obra Social correspondiente a su nueva actividad.

Art. 2° — Apruébase el Modelo de Constancia de Rectificación de Padrón, que integra la presente como Anexo II, en la que consta el redireccionamiento de los aportes y contribuciones, a ser entregado a los beneficiarios que se mencionan en el Artículo anterior, para que la Obra Social brinde en forma inmediata la cobertura correspondiente.

Art. 3° — Las modificaciones producidas que generen altas y bajas por la aplicación del procedimiento establecido en la presente resolución, serán comunicadas mensualmente a los Agentes del Seguro, conforme al mecanismo previsto por el Artículo 3° del Decreto N° 504/98 y el Artículo 5° de la Resolución N° 091/98-SSSALUD.

Art. 4° — La documentación presentada por los beneficiarios requerida según Anexo I de la presente será resguardada por el término de un año para su posterior destrucción.

Art. 5° — El incumplimiento de lo establecido en el Artículo 2° de la presente por parte de la Obra Social que se trate, dará lugar a la aplicación de las sanciones previstas en el Artículo 43° de la Ley N° 23.661.

Art. 6° — Regístrese, comuníquese, publíquese, dése a la Dirección Nacional de Registro Oficial y, oportunamente, archívese. — Rubén H. Torres.

ANEXO I

Normas de Procedimiento aplicables a las presentaciones de Beneficiarios que con una opción de cambio vigente solicitan el redireccionamiento de aportes y contribuciones por inicio de una nueva relación laboral

1. Documentación a presentar por el Beneficiario solicitante.

• DNI fotocopia 1° y 2° hoja.

• certificación laboral en la que conste la Obra social que le corresponde por rama de actividad.

Importante: El trámite sólo podrá iniciarse con la presentación de la totalidad de la documentación por parte del interesado.

Las denominaciones de las Obras Sociales, deben transcribirse en forma completa (no con siglas), a efectos de evitar posibles errores.

2. Circuito administrativo.

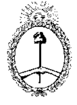
a) La documentación será presentada en el sector redireccionamiento de Aportes del Departamento de Control de Opciones de la Gerencia de servicios al Beneficiario.

b) Emisión y entrega al beneficiario de la constancia de inicio de la rectificación de Padrón.

c) Proceso Informático de comunicación a la AFIP.

ANEXO II

Modelo de Constancia para la Rectificación de Padrón y
Redireccionamiento de Aportes y Contribuciones



Ministerio de Salud de la Nación
Superintendencia de Servicios de Salud

Buenos Aires, ... de .... de ....

CONSTANCIA DE INICIO DE TRAMITE

Redireccionamiento de Aportes y Contribuciones N° ..../03 DCO-GSB

Por medio de la presente, se deja constancia que se ha presentado ante esta Superintendencia, la documentación completa para la actualización del Padrón de Obras Sociales, por aplicación del Artículo 16 del Decreto 1400/01 P.E.N. - Artículo 13 del Decreto 504/98 P.E.N. con los siguientes datos:

APELLIDO Y NOMBRES: .. ..
CUIL: ...-....................-...

OBRA SOCIAL DADA DE BAJA:
...-...................-... ....

De tal forma que los aportes del beneficiario serán derivados, desde la fecha de emisión de la presente, de acuerdo con la Declaración Jurada presentada por el Empleador ante A.F.I.P. a la OBRA SOCIAL DE LA ACTIVIDAD:

...-...................-... ....

FIRMA Y SELLO

LA PRESENTE CONSTANCIA DEBERA SER ENTREGADA POR EL BENEFICIARIO A LA OBRA SOCIAL DE SU ACTUAL RAMA DE ACTIVIDAD



Administración Nacional de Medicamentos, Alimentos y Tecnología Médica

ESPECIALIDADES MEDICINALES

Disposición 747/2004

Sustitúyese el artículo 1° de la Disposición N° 398/2004, mediante la cual se prohibió la comercialización y uso de un determinado lote del producto Alprazolam Luar, de Laboratorio Química Luar.

Bs. As., 6/2/2004

VISTO los Expedientes N° 1-47-1110-3163-03-4 del Registro de esta Administración Nacional de Medicamentos y Tecnología Médica, la Disposición ANMAT 1207/03, y;

CONSIDERANDO:

Que por los referidos actuados se propicia la rectificación de la Disposición ANMAT N° 398/04.

Que mediante el citado acto administrativo se dictó "la prohibición de comercialización y uso en todo el territorio nacional del producto ALPRAZOLAM LUAR - Alprazolam 1 mg. blister por 30 comprimidos, lote HG57AM vencimiento AGO/04 - LABORATORIO QUIMICA LUAR, fuera del ámbito de la Provincia de Buenos Aires".

Que a fs. 1 obra el informe producido por el Instituto Nacional de Medicamentos en el que señala que el producto en cuestión debía prohibirse en todo el territorio de la Nación, con excepción de la Provincia de Córdoba, ya que el mismo se encuentra aprobado por la autoridad sanitaria de tal provincia.

Que lo informado por el referido Instituto se prueba con la documentación aportada al trámite.

Que queda así evidenciado el error material que deberá ser rectificado en los términos del art. 101 del Decreto 1759/72 (t.o. por Decreto 1883/91).

Que el Instituto Nacional de Medicamentos y la Dirección de Asuntos Jurídicos han tomado la intervención de su competencia.

Que se actúa en ejercicio de las facultades conferidas por el Decreto N° 1490/92 y el Decreto N° 197/02.

Por ello:

EL INTERVENTOR
DE LA ADMINISTRACION NACIONAL
DE MEDICAMENTOS, ALIMENTOS
Y TECNOLOGIA MEDICA
DISPONE:

Artículo 1° — Sustitúyese el artículo 1° de la Disposición ANMAT n° 398/04, por el siguiente texto "ARTICULO 1° — "Prohíbese la comercialización y uso en todo el territorio nacional con excepción de la Provincia de Córdoba del producto ALPRAZOLAM LUAR - Alprazolam 1 mg. blister por 30 comprimidos, lote HG57AM vencimiento AGO/04 - LABORATORIO QUIMICA LUAR, por tratarse de un producto no registrado a nivel nacional".

Art. 3° — Regístrese, dése a la Dirección Nacional del Registro Oficial para su publicación, comuníquese a las autoridades provinciales y a las del Gobierno Autónomo de la Ciudad de Buenos Aires, a CAEME, CILFA, CAPEMVel, COOPERALA, FACAF, a la COFA, y demás entidades profesionales. Dése copia al Departamento de Relaciones Institucionales. Cumplido, archívese. — Manuel R. Limeres.

Administración Nacional de Medicamentos, Alimentos y Tecnología Médica

PRODUCTOS BIOMEDICOS

Disposición 793/2004

Levántase la prohibición de uso y comercialización de los productos biomédicos elaborados y/o comercializados por la firma Shinobi S.R.L., ordenada por la Disposición N° 741/2003.

Bs. As., 9/2/2004

VISTO el Expediente N° 1-47-5850/01-1 del Registro de esta Administración Nacional de Medicamentos, Alimentos y Tecnología Médica; y

CONSIDERANDO:

Que por las presentes actuaciones, la firma SHINOBI S.R.L., con domicilio legal, planta elaboradora y depósito en Cosquín 2540, Capital Federal, solicita la habilitación de su establecimiento como EMPRESA FABRICANTE DE CANULAS, CAMPOS QUIRURGICOS, CONECTORES PLASTICOS, EQUIPOS PARA PERFUSION DE SONDAS (LEVINE, NELATON, NASOGASTRICAS, PARA DRENAJE, PARA NUTRICION, PARA INHALAR OXIGENO, PARA IRRIGACION, ASPIRACION, ALIMENTACION ENTERAL DRENAJE TORACICO Y RECTALES), TUBULADURAS DE PVC Y PROLONGADORES, en las condiciones previstas por la Resolución N° 255/94 y por Ley N° 16.463.

Que con motivo de las actuaciones iniciadas en el expediente 1-47-12160-99-8 y anexos, mediante Disposición N° 741/03, se ordenó la prohibición de uso y comercialización en todo el territorio nacional de los productos médicos elaborados y/o comercializados por la firma SHINOBI S.R.L. y la clausura de la línea de producción y/o fraccionamiento de todos los productos médicos desarrollada en el establecimiento de la firma SHINOBI S.R.L. sito en Cosquín 2540 - Capital Federal, como medida de carácter preventivo.

Que la documentación aportada ha satisfecho los requisitos de la normativa aplicable.

Que la Dirección de Tecnología Médica ha tomado la intervención de su competencia, emitiendo informe técnico favorable a fs. 437-9, pero aconsejando otorgar plazos de 30 y 60 días para dar cumplimiento a lo establecido en los punto 6 y 7, respectivamente, del acta de entrevista de fecha 12/12/03, bajo apercibimiento de cancelar la habilitación que se confiere. Asimismo, propicia el levantamiento de las medidas preventivas

Que sin perjuicio de la prosecución del sumario sanitario correspondiente, están dadas las condiciones para proceder al levantamiento de las medidas dispuestas en los artículos 1° y 2° de la Disposición ANMAT N° 741/03.

Que la Dirección de Asuntos Jurídicos ha tomado la intervención de su competencia.

Que se actúa en ejercicio de las facultades conferidas por el Decreto N° 1490/92 y el Decreto N° 197/02.

Por ello,

EL INTERVENTOR
DE LA ADMINISTRACION NACIONAL
DE MEDICAMENTOS, ALIMENTOS
Y TECNOLOGIA MEDICA
DISPONE:

Artículo 1° — Levántase la prohibición de uso y comercialización en todo el territorio nacional de los productos biomédicos elaborados y/o comercializados por la firma SHINOBI S.R.L., ordenada en el Artículo 1° de la Disposición ANMAT N° 741/03.

Art. 2° — Levántase la clausura de la línea de producción y/o fraccionamiento de todos los productos biomédicos desarrollada en el establecimiento de la firma SHINOBI S.R.L. sito en Cosquín 2540 - Capital Federal, ordenada en el Artículo 2° de la Disposición ANMAT N° 741/03.

Art. 3° — Habilítase a la firme SHINOBI S.R.L., con domicilio legal, planta elaboradora y depósito en Cosquín 2540, Capital Federal, como EMPRESA FABRICANTE DE CANULAS, CAMPOS QUIRURGICOS, CONECTORES PLASTICOS, EQUIPOS PARA PERFUSION, DE SONDAS (LEVINE, NELATON, NASOGASTRICAS, PARA DRENAJE, PARA NUTRICION, PARA INHALAR OXIGENO, PARA IRRIGACION, ASPIRACION, ALIMENTACION ENTERAL DRENAJE TORACICO Y RECTALES), TUBULADURAS DE PVC Y PROLONGADORES.

Art. 4° — Establécese que la dirección técnica será ejercida por Rosa Celia Thaler, D.N.I. N° 10.390.089, farmacéutica, graduada en la Universidad de Buenos Aires, M.N. N° 9.585.

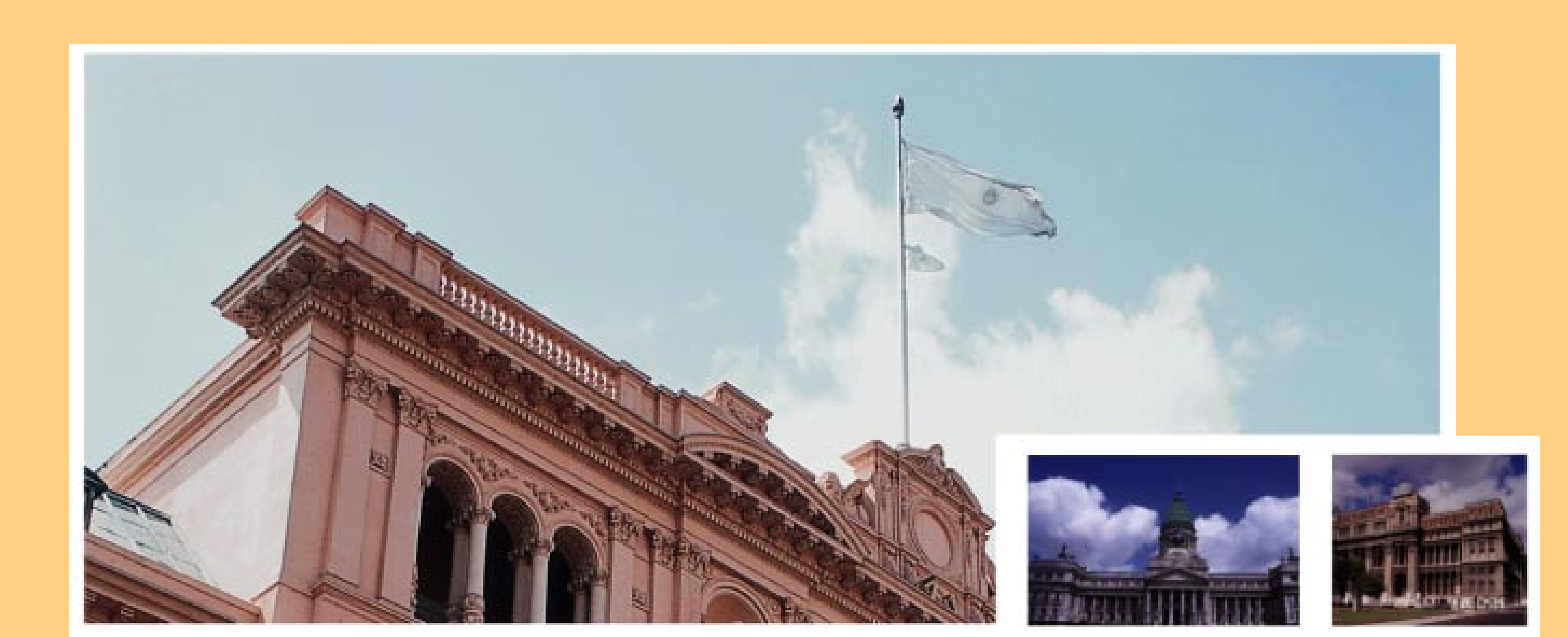
Art. 5° — Extiéndase el certificado de habilitación correspondiente cuya vigencia será válida por un plazo de UN (1) año a partir de la fecha de la presente Disposición.

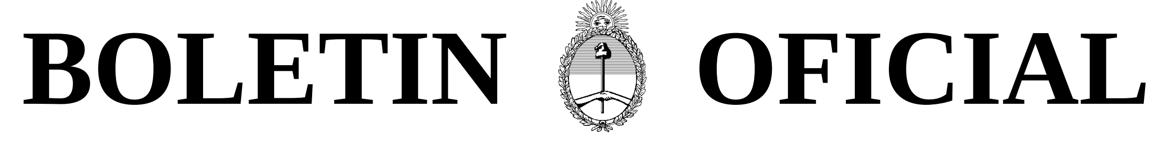
Art. 6° — Acéptanse los planos oficiales obrantes a fojas 124 a 126.

Art. 7° — Otórgase un plazo de treinta (30) días contados a partir de la fecha de la presente disposición a fin de dar cumplimiento a lo establecido en el punto 6 del acta de entrevista de fecha 12/12/03, bajo apercibimiento de cancelar la habilitación conferida por el artículo 1° de la presente.

Art. 8° — Otórgase un plazo, de sesenta (60) días contados a partir de la fecha de la presente disposición a fin de dar cumplimiento a lo establecido en el punto 7 del acta de entrevista de fecha 12/12/03, bajo apercibimiento de cancelar la habilitación conferida, por el artículo 1° de la presente.

Art. 9° — Regístrese; gírese a la Dirección Nacional del Registro Oficial para su publicación; por el Departamento de Registro notifíquese a los interesados y hágaseles entrega de la copia autenticada de la presente Disposición y del certificado mencionado en el Artículo 5°; notifíquese a la Dirección de Tecnología Médica; gírese a Mesa de Entradas a sus efectos. Cumplido, archívese PERMANENTE. — Manuel R. Limeres.





DE LA REPUBLICA ARGENTINA

2ª

1. Contratos sobre Personas Jurídicas
2. Convocatorias y avisos comerciales
3. Edictos judiciales
4. Partidos políticos
5. Información y Cultura



Ahora en Internet,
con dos niveles de servicio

- Acceso libre a la lectura del ejemplar del día
- Mediante suscripción:
  - Acceso a los ejemplares publicados a partir del 16/05/1997
  - Acceso a la base de datos de publicaciones de personas jurídicas

SUSCRIBASE:

Sede Central, *Suipacha 767 (11.30 a 16 hs.)*
Delegación Tribunales, *Libertad 469 (8.30 a 14.30 hs.)*
Delegación Colegio Público de Abogados, *Av. Corrientes 1441 (10.00 a 15.45 hs.)*
Ciudad Autónoma de Buenos Aires.



MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES, COMERCIO INTERNACIONAL Y CULTO

Publicación conforme Ley Nº 24.080.

FECHA DE ENTRADA EN VIGOR DE INSTRUMENTOS BILATERALES

♦ Acuerdo sobre Servicios Aéreos entre el Gobierno de la República Argentina y el Gobierno de la Federación de Rusia.
Firma: Moscú, 25 de junio de 1998
Aprobación: Ley 25.805
Vigor: 16 de enero de 2004

♦ Acuerdo de Cooperación Económica y Comercial entre el Gobierno de la República Argentina y el Gobierno de la República Arabe de Egipto
Firma: El Cairo, 20 de junio de 2000
Aprobación: Ley 25.522
Vigor: 4 de marzo de 2002

♦ Acuerdo sobre Cooperación Energética entre la República Argentina y la República Bolivariana de Venezuela
Firma: Caracas, 12 de julio de 2000
Aprobación: Ley 25.786
Vigor: 2 de diciembre de 2003

INSTRUMENTOS BILATERALES QUE NO REQUIRIERON
APROBACION LEGISLATIVA PARA SU ENTRADA EN VIGOR

♦ Acuerdo entre el Gobierno de la República Argentina y el Gobierno de la República de Nicaragua sobre el libre ejercicio de actividades remuneradas para familiares dependientes del personal diplomático, consular, administrativo y técnico de misiones diplomáticas y oficinas consulares
Firma: Panamá, 11 de febrero de 2003
Vigor: 4 de diciembre de 2003.

♦ Acuerdo por Canje de Notas entre el Gobierno de la República Argentina y el Gobierno de la República Federal de Alemania sobre el proyecto "Fomento de la formación y capacitación profesional en la Argentina"
Firma: Buenos Aires, 30 de diciembre de 2003
Vigor: 30 de diciembre de 2003

♦ Acuerdo entre el Gobierno de la República Argentina y el Gobierno de la República Italiana sobre el Reconocimiento Recíproco en Materia de Conversión de Licencias de Conducir.
Firma: Roma, 17 de julio de 2003
Vigor: 17 de febrero de 2004

♦ Acuerdo por canje de notas entre el Gobierno de la República Argentina y el Gobierno de la República Federal de Alemania sobre el proyecto "Gestión municipal de residuos en Rosario"
Firma: Buenos Aires, 8 de enero de 2004
Vigor: 8 de enero de 2004

FECHA DE ENTRADA EN VIGOR PARA LA REPUBLICA
DE INSTRUMENTOS MULTILATERALES

♦ Protocolo de Olivos para la Solución de Controversias en el MERCOSUR
Firma: Olivos (Bs. As.), 18 de febrero de 2002
Aprobación: Ley 25.663
Vigor: 1 de enero de 2004

♦ Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de las Plataformas Fijas Emplazadas en la Plataforma Continental
Firma: Roma, 10 de marzo de 1988
Aprobación: Ley 25.771
Vigor: 24 de febrero de 2004

♦ Enmiendas de 2002 del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974
Firma: Londres, 12 de diciembre de 2002
Vigor: 1 de julio de 2004

♦ Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (Código PBIP)
Firma: Londres: 12 de diciembre de 2002
Vigor: 1 de julio de 2004

ACUERDO
ENTRE LA REPUBLICA ARGENTINA
Y LA REPUBLICA DE NICARAGUA
SOBRE
EL LIBRE EJERCICIO DE ACTIVIDADES REMUNERADAS
PARA FAMILIARES DEPENDIENTES DEL PERSONAL DIPLOMATICO,
CONSULAR, ADMINISTRATIVO Y TECNICO
DE MISIONES DIPLOMATICAS Y OFICINAS CONSULARES

La República Argentina y la República de Nicaragua, en su deseo de permitir el libre ejercicio de actividades remuneradas, sobre la base de un tratamiento recíproco, a los familiares dependientes a cargos de los empleados de las Misiones Diplomáticas, Oficinas Consulares y Representaciones Permanentes ante organizaciones Internacionales de una de las Partes destinados en misión oficial en el territorio de la otra Parte,

Acuerdan lo siguiente:

Artículo 1

Los familiares dependientes del personal diplomático, consular, administrativo y técnico de las Misiones Diplomáticas y Oficinas Consulares de la República Argentina en Nicaragua y de la República de Nicaragua en la Argentina, quedan autorizados para ejercer actividades remuneradas en el Estado receptor, en las mismas condiciones que los nacionales de dicho Estado una vez obtenida la autorización correspondiente de conformidad con lo dispuesto en este Acuerdo. Este beneficio se extenderá igualmente a los familiares dependientes de nacionales nicaragüenses o argentinos acreditados ante Organizaciones Internacionales con sede en cualquiera de los países.

Artículo 2

Para los fines de este Acuerdo se entiende por familiares dependientes:

a) Cónyuge.
b) Hijos solteros menores de 21 años, que vivan a cargo de sus padres, o menores de 23 que cursen estudios superiores en centros de enseñanza superior y,
c) Hijos solteros que vivan a cargo de sus padres y tengan alguna discapacidad física o mental.

Artículo 3

No habrá restricciones sobre la naturaleza o clase de empleo que pueda desempeñarse. Se entiende, sin embargo, que en las profesiones o actividades en que se requieran cualificaciones especiales, será necesario que el familiar dependiente cumpla con las normas que rigen el ejercicio de dichas profesiones o actividades en el Estado receptor. Además, la autorización podrá ser denegada en aquellos casos en que, por razones de seguridad, puedan emplearse sólo nacionales del Estado receptor.

Artículo 4

La solicitud de autorización para el ejercicio de una actividad remunerada se realizará por la respectiva Misión Diplomática mediante nota verbal ante el Ministerio de Relaciones Exteriores. Esta solicitud deberá acreditar la relación familiar del interesado con el empleado del cual es dependiente y la actividad remunerada que desee desarrollar. Una vez comprobado que la persona para la cual se solicita autorización se encuentra dentro de las categorías definidas en el presente Acuerdo, el Ministerio de Relaciones Exteriores del Estado receptor informará inmediata y oficialmente a la Embajada del Estado acreditante que el familiar dependiente ha sido autorizado para trabajar, sujeto a la reglamentación pertinente del Estado receptor.

Artículo 5

Un familiar dependiente que goce de inmunidad de jurisdicción de acuerdo a la Convención de Viena sobre Relaciones Diplomáticas y la Convención de Viena sobre Relaciones Consulares o de acuerdo con la Convención de Privilegios e Inmunidades de Naciones Unidas, o cualquier otro instrumento internacional y que obtuviera empleo al amparo del presente Acuerdo, no gozará de inmunidad de jurisdicción civil ni administrativa frente a acciones deducidas en su contra respecto de los actos o contratos relacionados directamente con el desempeño de tales actividades, quedando sometidas a la legislación y a los Tribunales del Estado receptor en relación con las mismas.

Artículo 6

En caso de que un familiar dependiente goce de inmunidad frente a la jurisdicción criminal de conformidad con la Convención de Viena sobre Relaciones Diplomáticas y la Convención de Viena sobre Relaciones Consulares y sea acusado de un delito cometido en relación con su trabajo, el Estado acreditante estudiará muy seriamente toda petición escrita que le presente el Estado receptor para el levantamiento de dicha inmunidad. Todo lo anterior se entenderá sin perjuicio del Derecho del Estado acreditante a decidir que ese levantamiento de inmunidad es contrario a sus intereses.

Artículo 7

El familiar dependiente que desarrolle actividades remuneradas en el Estado receptor, estará sujeto a la legislación aplicable en ese Estado en materia tributaria y de seguridad social en lo referente al ejercicio de dichas actividades.

Artículo 8

Este Acuerdo no implica reconocimiento de títulos, grados o estudios entre los dos países.

Artículo 9

La autorización para ejercer una actividad remunerada en el Estado receptor, expirará en un plazo máximo de dos meses desde la fecha en que el agente diplomático o consular, empleado administrativo o técnico del cual emana la dependencia, termine sus funciones ante el Gobierno u Organización Internacional en que se encuentre acreditado, sin que el tiempo que permanezca en esta situación tenga ningún valor ni produzca ningún efecto al solicitar permisos de trabajo y residencia regulados con carácter general en la normativa del Estado receptor.

Artículo 10

Las Partes se comprometen a adoptar las medidas que fueren necesarias para aplicar el presente Acuerdo.

Artículo 11

Cualquiera de las Partes podrá denunciar el presente Acuerdo mediante notificación a la otra Parte por escrito y por vía diplomática de su intención de denunciarlo. La denuncia surtirá efecto transcurrido seis meses a partir de la fecha de la notificación.

Artículo 12

El presente Acuerdo entrará en vigor en la fecha de la última Nota en la que las partes se comuniquen el cumplimiento de los requisitos exigidos por sus respectivos ordenamientos jurídicos internos para la entrada en vigor de tratados internacionales.

Hecho en la Ciudad de Panamá, el 11 de febrero del año 2003, en dos ejemplares en idioma español, siendo ambos textos igualmente auténticos.

Por la República Argentina | Por la República de Nicaragua

Buenos Aires, 30 DIC 2003

Sr. Embajador:

Tengo el honor de dirigirme a Vuestra Excelencia con relación a la Nota del 30 de mayo de 2003 referida a la propuesta de celebración de un Acuerdo entre nuestros dos Gobiernos sobre el proyecto "Fomento de la formación y capacitación profesional en la Argentina", la que en su versión en castellano textualmente dice:

"Señor Ministro:

Con referencia al resultado de las negociaciones sobre Cooperación Financiera y Técnica celebradas entre nuestros dos Gobiernos el 29 de septiembre de 1999, así como en cumplimiento del Convenio de Cooperación Técnica concertado entre nuestros dos Gobiernos el 18 de junio de 1976, tengo el honor de proponerle, en nombre del Gobierno de la República Federal de Alemania, el siguiente Acuerdo sobre el proyecto "Fomento de la formación y capacitación profesional en la Argentina":

A S.E. el Sr. Embajador
de la República Federal de Alemania
Dr. Rolf SCHUMACHER
BUENOS AIRES

1. El Gobierno de la República Federal de Alemania y el Gobierno de la República Argentina fomentarán conjuntamente la reforma de la formación y capacitación profesional en el marco de un sistema educativo que responda a las necesidades de la economía argentina.

2. El objetivo de proyecto consiste en implantar y desarrollar de forma continuada los lineamientos innovadores de la formación profesional.

3. Aportes del Gobierno de la República Federal de Alemania:

a) Enviará
—un especialista en gestión de proyectos, en calidad de interlocutor alemán, por un período de hasta 33 meses /especialista,
—especialistas internacionales en misión a corto plazo para tareas especiales, como por ejemplo el desarrollo y adecuación de materiales didácticos, formación y perfeccionamiento del profesorado, evaluación y documentación de experiencias, asesoramiento organizativo y control de los avances del proyecto, por un total de hasta 8 meses/especialista,
—si fuera necesario, asistentes de proyectos u oyentes en el marco del programa de promoción de jóvenes especialistas de la Dutsche Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit (GTZ) GmbH, financiado por separado, que trabajarán en el proyecto a efectos de su formación y perfeccionamiento y asumirán tareas especiales dentro del mismo:
b) empleará en el lugar del proyecto
—especialistas locales y regionales de diversas disciplinas en misión a corto plazo para tareas especiales, por un total de hasta 16 meses/especialista,
—personal local de asistencia a los aportes alemanes por un total de hasta 63 meses/especialista;
c) suministrará bienes materiales, en particular recambios para vehículos y material de oficina, por un valor total de hasta 48.572,73 EUR (en letras: cuarenta y ocho mil quinientos setenta y dos euros y setenta y tres cents);
d) sufragará el costo
—del alojamiento de los especialistas enviados y de sus familiares, siempre que dichos gastos no sean sufragados por los especialistas mismos,
—los viajes de servicio que los especialistas enviados realicen fuera de la República Argentina, así como viajes informativos de los homólogos para intensificar sus conocimientos sobre los sistemas de formación profesional en otros países,
—transporte y seguro del material mencionado en la letra c hasta el lugar de la realización del proyecto; se exceptúan los gravámenes y derechos de almacenaje a que se refiere el párrafo 4, letra b;
e) está dispuesto a perfeccionar (formar) fuera del proyecto, en la región o en la República Federal de Alemania, a homólogos de la contraparte en los sectores por determinar hasta un importe máximo de 52.663,06 EUR (en letras: cincuenta y dos mil seiscientos sesenta y tres euros y seis cents), los cuales, a su regreso serán empleados en el proyecto y proseguirán autónomamente las tareas iniciadas por los especialistas enviados.

4. Aportes del Gobierno de la República Argentina:

a) Facilitará
—el personal técnico y directivo por determinar conforme al plan operativo, así como el personal auxiliar necesario,
—los terrenos y locales necesarios para la ejecución del proyecto y efectuará las instalaciones necesarias, cuando el Gobierno de la República Federal de Alemania no las suministre a sus propias expensas;
b) eximirá al material suministrado para la realización del proyecto por encargo del Gobierno de la República Federal de Alemania de derechos consulares, tasas portuarias, derechos de importación y exportación y demás gravámenes, así como de derechos de almacenaje, y asegurará que el material pase aduana sin demora;
c) sufragará los gastos corrientes de operación y mantenimiento del proyecto, en tanto no sean asumidos por el Gobierno de la República Federal de Alemania;
d) cuidará de que especialistas argentinos prosigan lo antes posible la labor iniciada por los especialistas enviados; en la medida en que estos especialistas argentinos reciban en el marco del presente Acuerdo formación o perfeccionamiento en la República Argentina, en la República Federal de Alemania o en otros países, designará oportunamente, con participación de la Representación Diplomática Alemana o de los especialistas designados por ésta, un número suficiente de candidatos destinados a recibir esa formación o perfeccionamiento; sólo designará candidatos que se hayan comprometido ante él a trabajar durante por lo menos cinco años en el proyecto una vez terminada su formación o perfeccionamiento y velará por que estos especialistas argentinos sean retribuidos de manera adecuada;
e) estudiará la posibilidad de reconocer conforme a su nivel técnico los exámenes aprobados por los nacionales argentinos formados y perfeccionados en el marco del presente Acuerdo. Procurará facilitarles posibilidades de colocación, ascenso o carrera acordes con su formación;
f) concederá a los especialistas enviados y a los especialistas argentinos todo tipo de apoyo en la realización de las tareas a ellos confiadas y pondrá a su disposición la documentación necesaria;
g) asegurará que se hagan efectivos los aportes necesarios para la realización del proyecto, en la medida en que no sean asumidos por el Gobierno de la República Federal de Alemania conforme a lo establecido en el presente Acuerdo;
h) garantizará una planificación presupuestaria propia y diferenciada para garantizar la ejecución y/o continuidad del proyecto.

5. Los especialistas enviados asesorarán y asistirán a sus homólogos argentinos en las siguientes tareas:

a) aplicación del planteamiento modular de formación de técnicos a otros niveles de calificación;
b) ensayo y adaptación de los instrumentos de planificación educativa e implementación de los mismos en provincias seleccionadas;
c) desarrollo, ensayo y difusión de un sistema de monitoreo y autoevaluación enfocado a las escuelas técnicas e implantación del mismo en escuelas seleccionadas;
d) desarrollo, ensayo e implementación de métodos didácticos innovadores y de los correspondientes materiales de aprendizaje para la formación profesional;
e) operacionalización de las tareas, monitoreo e informes.

6. El material suministrado para el proyecto por encargo del Gobierno de la República Federal de Alemania pasará a su llegada a la Argentina a la propiedad de la República Argentina. Estará enteramente a disposición del proyecto y de los especialistas enviados para el cumplimiento de sus tareas.

7. Designación de las entidades ejecutoras:

a) El Gobierno de la República Federal de Alemania confía la realización de sus aportes a la Deutsche Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit (GTZ) GmbH, Eschborn.
b) El Gobierno de la República Argentina confía la ejecución del proyecto al Instituto Nacional de Educación Tecnológica (INET) del Ministerio de Cultura y Educación de la Nación (MCE).
c) Los organismos encargados conforme a las letras a y b fijarán conjuntamente los detalles de la realización del proyecto en un plan operativo o de otra manera adecuada y, en caso necesario, adaptarán dicho plan al desarrollo del proyecto.

8. En el supuesto de que no se lleve a la práctica o sólo se realice parcialmente, el presente proyecto podrá ser reemplazado por otro de común acuerdo entre ambos Gobiernos.

9. Por lo demás, se aplicarán también al presente Acuerdo las disposiciones del arriba mencionado Convenio del 18 de junio de 1976.

10. El presente Acuerdo se concierta en alemán y español, siendo ambos textos igualmente auténticos.

En caso de que el Gobierno de la República Argentina se declare conforme con las propuestas contenidas en los párrafos 1 a 10, Nota y su Nota de respuesta en la que conste la conformidad de su Gobierno constituirán un Acuerdo entre nuestros dos Gobiernos que entrará en vigor en la fecha de su Nota de respuesta.

Aprovecho la ocasión para reiterarle, señor Ministro, el testimonio de mi más alta y distinguida consideración".

Sobre ese particular, tengo el agrado de comunicar la conformidad del Gobierno argentino con lo antes transcripto y convenir que la presente Nota y la Nota del 30 de mayo de 2003 constituyen un Acuerdo entre nuestros dos Gobiernos, el que entrará en vigor el día de hoy.

Saludo a Vuestra Excelencia con mi más distinguida consideración. — Dr. RAFAEL A. BIELSA.

NOTA: la Nota de S.E. ROLF SCHUMACHER, Embajador de la República Federal de Alemania, no se publica por estar redactada en alemán.

ACUERDO ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA ARGENTINA Y EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA ITALIANA SOBRE EL RECONOCIMIENTO RECIPROCO EN MATERIA DE CONVERSION DE LICENCIAS DE CONDUCIR

El Gobierno de la República Argentina y el Gobierno de la República Italiana, en adelante denominadas "Partes Contreyentes", a los fines de mejorar la seguridad de los transportes de pasajeros, así como también facilitar el tráfico vial en el territorio de las Partes Contrayentes, han convenido lo siguiente:

Artículo 1

Las Partes Contrayentes reconocen recíprocamente, a los fines de la conversión, las licencias de conducir no provisorias y en fase de validez, que fueron emitidas por las Autoridades competentes de la otra Parte Contrayente, según la propia normativa interna, favor de titulares de licencias de conducir que adquieren la residencia en el propio territorio.

Artículo 2

La licencia de conducir emitida por las Autoridades de una de las Partes Contrayentes deja de tener validez a los fines de la circulación en el territorio de la otra Parte Contrayente, luego de un año a partir de la fecha de adquisición de la residencia del titular en el territorio de la otra Parte Contrayente.

Artículo 3

En la interpretación de los artículos del presente Acuerdo se entiende por "residencia" lo que está establecido y reglamentado en las respectivas normativas vigentes de las Partes Contrayentes.

Artículo 4

Si el titular de la licencia emitida por las Autoridades de una de las dos Partes Contrayentes establece la residencia en el territorio de la otra Parte, tiene derecho de convertir su licencia sin tener que rendir exámenes teóricos y prácticos, salvo situaciones particulares relacionadas con conductores discapacitados.

El presente artículo no excluye la obligación de presentar, a pedido de la Administración interesada, un certificado médico que compruebe los requisitos psicofísicos, necesarios para las categorías requeridas.

Tendrán eficacia las limitaciones de conducir, eventualmente previstas por las normas internas de las Partes Contrayentes, con referencia a la fecha de expedición de la licencia originaria de la cual se solicita la conversión.

Artículo 5

La disposición mencionada en el art. 4, primer párrafo, se aplica exclusivamente para las licencias de conducir expedidas antes de adquirir la residencia por parte del titular en el territorio de la otra Parte Contrayente y, en el caso de que hayan sido otorgadas con validez provisoria, se aplica solamente para aquellas que sean válidas en forma permanente antes de la adquisición de la mencionada residencia.

Además, el mencionado art. 4 no se aplica a las licencias de conducir obtenidas a su vez en substitución de un documento expedido por otro Estado y no canjeable en el territorio de la Parte Contrayente que debe proceder a la conversión.

Artículo 6

En el momento de la conversión de la licencia de conducir, la equivalencia de categorías de las licencias de las Partes Contrayente será reconocida en base a las tablas técnicas de equivalencia anexas al presente Acuerdo, de lo cual constituyen parte integrante. Dichas tablas, junto con la lista de modelos de licencias de conducir de la República Italiana, constituyen los anexos técnicos que pueden ser modificados por las Autoridades competentes de las Partes Contrayentes con un Intercambio de Notas.

El titular de licencia de conducir emitida por autoridades de la República Argentina tiene el derecho de convertir la misma. Además del original de la licencia de conducir, deberá presentar un certificado de validez y de autenticidad de la misma otorgada por las Representaciones Consulares de la República Argentina en la República Italiana y una traducción oficial.

El titular de licencia de conducir emitida por autoridades de la República Italiana tiene el derecho de convertir la misma conforme a la lista de modelos mencionada en el párrafo primero del presente artículo. A tales efectos, deberá presentar adjunto a la licencia de conducir una traducción oficial de la misma.

Las Autoridades competentes para la conversión de licencias de conducir son las siguientes:

a) en la República Argentina la Autoridad de tránsito del lugar de residencia del recurrente;

b) en la República Italiana el Ministerio de Infraestructura y Transportes - Departamento Transportes Terrestres;

Artículo 7

Durante los trámites de conversión de las licencias de conducir, las Autoridades competentes de las Partes Contrayentes retiran las licencias a convertir y las devuelven a las Autoridades competentes de la otra Parte Contrayente, por intermedio de las Representaciones Diplomáticas.

Artículo 8

Las Autoridades competentes argentinas pueden solicitar, por intermedio de las Representaciones diplomáticas y consulares, informaciones a las Autoridades competentes de la otra Parte Contrayente, en caso de que surjan dudas con respecto a la validez, a la autenticidad de la licencia de conducir italiana y a los datos que consten en la misma.

Artículo 9

La Autoridad competente de la Parte Contrayente que recibe la licencia retirada, luego de su conversión, informará a la otra Parte, en el caso que el documento presente anomalías relativas a la validez, a la autenticidad, y a los datos que consten en la misma. Dicha información será transmitida siempre por las vías diplomáticas.

Artículo 10

Las Partes Contrayentes, comunicarán, con una antelación mínima de dos meses, antes de la entrada en vigor del presente Acuerdo, las direcciones de las Autoridades competentes a las cuales las Representaciones Diplomáticas envían las licencias retiradas en virtud del art. 7, así como también las informaciones, en virtud de los arts. 8 y 9.

Cada una de las Partes Contrayentes además comunica las direcciones de sus propias Representaciones Diplomáticas y Consulares presentes en el territorio de la otra Parte, que actúan como intermediarios para los procedimientos en virtud de los mencionados arts. 7, 8 y 9 y que otorgan las certificaciones previstas en el párrafo 3º del artículo 6 para la conversión de las licencias de conducir argentinas.

Artículo 11

El presente Acuerdo con los respectivos anexos técnicos entrará en vigor luego de 60 días a partir de la fecha de recepción de la segunda de las dos notificaciones, por medio de las cuales las Partes Contrayentes se comunicarán el cumplimiento de los procedimientos previstos por las respectivas normativas.

Artículo 12

El presente Acuerdo, podrá ser modificado por mutuo consentimiento mediante canje de Notas Diplomáticas; las modificaciones así concordadas entrarán en vigor con los mismos procedimientos previstos para la entrada en vigor del presente Acuerdo. El presente Acuerdo tendrá duración ilimitada, pero podrá ser denunciado por escrito en cualquier momento por una de las Partes Contrayentes; la denuncia producirá sus efectos seis meses después de la recepción de la notificación correspondiente.

Hecho en Roma el 17 de julio de 2003 en dos originales, en español e italiano respectivamente, siendo ambos igualmente auténticos.

POR EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA ARGENTINA — POR EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA ITALIANA

I TABLA DE EQUIVALENCIA
para la conversión de las licencias expedidas en Argentina en documentos italianos

ARGENTINA	ITALIA
A1	A1
A2	-
A3	A
B1	B
B2 (*)	B
C	-
D1	-
D2	D
E1	CE
E2	-

(*) convertible sólo si el conductor ha cumplido 18 años.

II TABLA DE EQUIVALENCIA
para la conversión de las licencias expedidas en Italia en documentos argentinos

ITALIA	ARGENTINA
A1	A1
A	A 3
B (obtenida antes del 01/01/1986)*	A3-B2
B (obtenida del 01/01/1986 en adelante) *	B2
C	C-B2
D	D2
CE	E1

(*) la licencia de categoría B italiana habilita también a la conducción de ciclomotores, sin limitaciones, si fue obtenida (por examen o conversión) antes del 01.01.1986.

EVENTUALES SUBCATEGORIAS EXPEDIDAS EN ITALIA
A PARTIR DEL 01/07/1996 HASTA LA ENTRADA EN VIGOR DEL D.M. 29/03/1999

ITALIA	ARGENTINA
B1	-
C1	
D1	D1-B2

MODELOS DE LICENCIAS DE CONDUCIR

MODELOS DE LICENCIAS DE CONDUCIR OTORGADAS EN ITALIA

(Enumeradas desde la más reciente hasta la más antigua)

1) modelo de licencia MC 720 F actualmente otorgado en Italia en virtud de la Directiva 96/47 CE.

2) modelo de licencia MC 701/F otorgada a partir del 1º de julio de 1996 en virtud de la Directiva 91/439 CEE.

2 bis) el mismo modelo de licencia MC 701/F mencionado en el punto 2) ha sido otorgado también con la modificación de la numeración de los datos contenidos en la página 2 del modelo de licencia de conducir.

3) modelo de licencia MC/701/E. Autoridad encargada del otorgamiento: M.C.T.C. (Tránsito Civil y Transportes en Concesión).

4) modelo de licencia MC 701/D. Autoridad encargada del otorgamiento: el Prefecto.

5) modelo de licencia MC 701/C. Autoridad encargada del otorgamiento: el Prefecto.

6) modelo de licencia MC 701 /MEC. Autoridad encargada del otorgamiento: el Prefecto.

Buenos Aires, 08 ENE. 2004

Sr. Embajador:

Tengo el honor de dirigirme a Vuestra Excelencia con relación a su Nota de 24 de noviembre de 2003 referida a la propuesta de celebración de un Acuerdo entre nuestros dos Gobiernos sobre el proyecto “Gestión municipal de residuos en Rosario”, la que en su versión en castellano, textualmente dice:

“Señor Ministro:

Con referencia al resultado de las negociaciones entre nuestros dos Gobiernos sobre Cooperación Financiera y Técnica del 29 de septiembre de 1999 y en cumplimiento del Convenio de Cooperación Técnica concertado entre nuestros dos Gobiernos el 18 de junio de 1976, tengo el honor de proponerle, en nombre del Gobierno de la República Federal de Alemania, el siguiente Acuerdo sobre el proyecto “Gestión municipal de residuos en Rosario”.

A S. E. el Sr. Embajador
de la República Federal de Alemania
Dr. Rolf SCHUMACHER
BUENOS AIRES

1. El Gobierno de la República Federal de Alemania y el Gobierno de la República Argentina seguirán fomentando conjuntamente los esfuerzos dirigidos a una gestión de residuos eficaz y ecocompatible.

2. El objetivo del proyecto consiste en mejorar la gestión de residuos en el área metropolitana de Rosario y en otros municipios argentinos.

3. Aportes del Gobierno de la República Federal de Alemania:

a) Enviará:

— un(a) especialista en gestión de residuos como interlocutor alemán por un período de hasta 52 meses/especialista, que a partir de septiembre de 2003 se hará cargo de un ámbito de tareas limitado mediante estadías intermitentes y apoyo técnico-conceptual desde Alemania,

— especialistas internacionales en misión a corto plazo por un total de hasta 20 meses/especialista para el tratamiento de tareas especiales como por ejemplo el tratamiento de residuos, la planificación y operación de vertederos, estructuras de organización y administración, legislación, educación medioambiental y evaluación final del proyecto,

b) empleará en el lugar del proyecto

— un especialista nacional que a partir de septiembre de 2003 asumirá la función de interlocutor o interlocutora por un período de hasta 62 meses/especialista,

— un empleado administrativo (secretaria o secretario) y un joven especialista (oyente) para apoyar el aporte alemán, por un total de hasta 80 meses/especialista,

— especialistas locales y regionales para el tratamiento de tareas especiales como por ejemplo educación medioambiental, relaciones públicas, supervisión de las privatizaciones de servicios municipales, tratamiento de residuos industriales y especiales y del sector informal de residuos reciclables, planificación y legislación de la gestión de residuos, asesoramiento en materia de organización y gestión. así como el tratamiento de residuos de hospitales, por un total de hasta 118 meses/especialista;

c) suministrará bienes materiales, en particular material de oficina y didáctico por un valor total de hasta 130.000,— EUR (en letras: ciento treinta mil euros);

d) sufragará el costo

—de la operación y mantenimiento de la oficina por un importe total de hasta 129.000,— EUR (en letras: ciento veintinueve mil euros),

— del alojamiento de los especialistas enviados y de sus familiares siempre que dichos gastos no sean sufragados por los especialistas mismos,

— de los viajes de servicio que los especialistas enviados realicen fuera de la República Argentina,

— del transporte y seguro del material mencionado en la letra c hasta el lugar de realización del proyecto; se exceptúan los gravámenes y derechos de almacenaje a que se refiere el párrafo 4, letra b;

e) está dispuesto a perfeccionar (formar) dentro y fuera del proyecto a homólogos argentinos en los sectores de planificación de la gestión de residuos, supervisión y dirección de la gestión de residuos, los cuales a su regreso serán empleados en el proyecto y proseguirán autónomamente las tareas iniciadas por los especialistas enviados.

4. Aportes del Gobierno de la República Argentina al proyecto:

a) Facilitará

— como mínimo 8 especialistas y directivos para las áreas de la gestión de residuos, planificación de la gestión de residuos, operación y técnica de vertederos, recolección de residuos e higiene urbana, residuos de hospitales, residuos especiales, educación medioambiental y relaciones públicas, así como el personal auxiliar necesario,

— los terrenos y edificios necesarios para la ejecución del proyecto y efectuará las instalaciones necesarias cuando el Gobierno de la República Federal de Alemania no las suministre a sus propias expensas;

b) eximirá al material suministrado para la realización del proyecto por encargo del Gobierno de la República Federal de Alemania de derechos consulares, tasas portuarias, derechos de importación y exportación y demás gravámenes, así como de derechos de almacenaje, y asegurará que el material pase aduana sin demora;

c) sufragará los gastos corrientes de operación y mantenimiento del proyecto en tanto dichos gastos no sean asumidos por el Gobierno de la República Federal de Alemania conforme a lo establecido en el presente Acuerdo,

d) velará porque se otorguen licencias de trabajo a empleadas y empleados para que puedan asistir a medidas de formación y capacitación y se les sigan abonando sus haberes en el ínterin;

e) cuidará de que especialistas argentinos prosigan lo antes posible la labor iniciada por los especialistas enviados, en la medida en que estos especialistas argentinos reciban en el marco del presente Acuerdo una formación o perfeccionamiento en la República Argentina, en la República Federal de Alemania o en otros países, designará oportunamente, de conformidad con la Embajada de la República Federal de Alemania en Buenos Aires o con los especialistas por ella nombrados, un número suficiente de candidatos y candidatas destinados a recibir esa formación o perfeccionamiento; sólo designará a candidatos que se hayan comprometido ante él a trabajar en el proyecto una vez terminada su formación o capacitación, como mínimo hasta la finalización del mismo, y velará por que estos especialistas argentinos sean retribuidos de manera adecuada;

f) estudiará la posibilidad de reconocer conforme a su nivel técnico los exámenes aprobados por los nacionales argentinos formados y perfeccionados en el marco del presente Acuerdo. Procurará facilitarles posibilidades de colocación, ascenso y carrera acordes con su formación;

g) concederá a los especialistas enviados y a los especialistas argentinos todo tipo de apoyo en la realización de las tareas a ellos confiadas y pondrá a su disposición toda la documentación necesaria;

h) asegurará que se hagan efectivos los aportes necesarios para la realización del proyecto, en la medida en que no sean asumidos por el Gobierno de la República Federal de Alemania conforme a lo establecido en el presente Acuerdo;

i) velará por la coordinación del proyecto con otras entidades importantes para su ejecución y con otros organismos donantes;

j) asegurará la organización y ejecución responsable de la gestión de residuos incluyendo las medidas iniciadas a través del proyecto.

5. Los especialistas enviados asesorarán y asistirán a sus homólogos argentinos en las siguientes tareas:

a) organización y ejecución de la gestión de residuos sobre la base de un plan de gestión de residuos para elaborar;

b) coordinación del aporte alemán con medidas de otras organizaciones donantes bilaterales o multilaterales;

c) planificación, ejecución y financiamiento de seminarios y medidas de perfeccionamiento de especialistas y directivos;

d) dirección de los especialistas en misión a corto plazo empleados para la realización de las tareas de asesoramiento;

e) realización de una evaluación final del proyecto.

6. El material suministrado para el proyecto por encargo del Gobierno de la República Federal de Alemania pasará a su llegada a la Argentina a la propiedad de la República Argentina. Estará enteramente a disposición del proyecto y de los especialistas enviados para el cumplimiento de sus tareas.

7. Designación de las entidades ejecutoras:

a) El Gobierno de la República Federal de Alemania confía la realización de sus aportes a la Deutsche Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit (GTZ) GmbH, Eschborn.

b) El Gobierno de la República Argentina confía la ejecución del proyecto a la administración municipal de Rosario.

c) Los organismos encargados conforme a las letras a y b fijarán conjuntamente los detalles de la realización del proyecto en un plan operativo y, en caso necesario, los adaptarán al desarrollo del proyecto.

8. En el supuesto de que no se lleve a la práctica o sólo se realice parcialmente, el presente proyecto podrá ser reemplazado por otro de común acuerdo entre ambos Gobiernos,

9. Por lo demás, se aplicarán también al presente Acuerdo las disposiciones del arriba mencionado Convenio del 18 de junio de 1976.

10. El presente Acuerdo se concierta en alemán y español, siendo ambos textos igualmente auténticos.

En caso de que el Gobierno de la República Argentina se declare conforme con las propuestas contenidas en los párrafos 1 a 10, esta Nota y su Nota de respuesta en la que conste la conformidad de su Gobierno constituirán un Acuerdo entre nuestros dos Gobiernos que entrará en vigor en la fecha de su Nota de respuesta.

Aprovecho la ocasión para reiterarle, señor Ministro, el testimonio de mi más alta y distinguida consideración".

Sobre ese particular, tengo el agrado de comunicar la conformidad del Gobierno argentino con lo antes transcripto y convenir que la presente Nota y la de Vuestra Excelencia constituyen un Acuerdo entre nuestros dos Gobiernos, el que entrará en vigor en el día de hoy. Saludo a Vuestra Excelencia con mi más distinguida consideración.

Dr. RAFAEL A. BIELSA

NOTA: La Nota de S. G. Rolf Schumacher Embajador de la República Federal de Alemania, no se publica por estar redactada en idioma alemán.

RESOLUCION 1 DE LA CONFERENCIA DE LOS GOBIERNOS CONTRATANTES DEL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974

(Adoptada el 12 de diciembre de 2002)

ENMIENDAS AL ANEXO DEL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974

LA CONFERENCIA,

TENIENDO EN CUENTA los objetivos y principios de la Carta de las Naciones Unidas relativos al mantenimiento de la paz y la protección internacional, así como la promoción de relaciones amistosas y de cooperación entre los Estados,

PROFUNDAMENTE PREOCUPADA por la escalada mundial de actos de terrorismo en todas sus formas, que ponen en peligro o se cobran vidas humanas inocentes, hacen peligrar las libertades fundamentales y perjudican gravemente la dignidad de los seres humanos,

CONSCIENTE de la importancia y el significado del transporte marítimo para el comercio y la economía mundiales, y, por consiguiente, determinada a salvaguardar la cadena del suministro mundial de las interrupciones causadas por ataques terroristas contra los buques, puertos, terminales mar adentro y otras instalaciones,

CONSIDERANDO que los actos ilícitos contra el transporte marítimo ponen en peligro la seguridad y la protección de las personas y los bienes, afectan gravemente al funcionamiento de los servicios marítimos y socavan la confianza de la población mundial en la seguridad de la navegación marítima,

CONSIDERANDO que la comisión de tales actos constituye una grave preocupación para la comunidad internacional en su conjunto, en tanto que reconoce la importancia de que el comercio mundial se realice de un modo económico y eficiente,

CONVENCIDA de la urgente necesidad de desarrollar la colaboración internacional entre los Estados para que se elaboren y se adopten medidas prácticas eficaces, además de las que ya ha adoptado la Organización Marítima Internacional (en adelante "la Organización"), para prevenir y reprimir los actos ilícitos dirigidos contra el transporte marítimo en su más amplia acepción,

RECORDANDO la resolución 1373 (2001) del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, adoptada el 28 de septiembre de 2001, en la que se pide a los Estados que adopten medidas para prevenir y reprimir los actos de terrorismo, incluida la exhortación a los Estados para que implanten plenamente los convenios antiterroristas,

TOMANDO NOTA de la Acción Cooperativa G8 sobre la Protección del Transporte (en particular, su sección sobre seguridad marítima, refrendada por los líderes del Grupo de los Ocho (G8) durante la cumbre celebrada en Kananaskis, Alberta (Canadá), en junio de 2002,

RECORDANDO el artículo VIII c) del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, enmendado (en adelante "el Convenio"), que trata del procedimiento de enmienda del Convenio mediante la convocatoria de una conferencia de Gobiernos Contratantes,

TOMANDO NOTA de la resolución A.924(22), titulada "Examen de las medidas y procedimientos para prevenir actos de terrorismo que ponen en peligro la integridad personal de los pasajeros y de la tripulación y la seguridad de los buques", y adoptada por la Asamblea de la Organización el 20 de noviembre de 2001, en la que, entre otras cosas:

a) se reconoce la necesidad de que la organización estudie, con miras a revisarlas, las medidas internacionales de carácter técnico y jurídico existentes, y examine otras nuevas, que tengan como finalidad prevenir y reprimir los actos de terrorismo contra los buques y mejorar la seguridad a bordo y en tierra, con el objetivo de reducir los riesgos para los pasajeros, tripulaciones y personal portuario, tanto a bordo de los buques como en las zonas portuarias, así como para los buques y su carga, y

b) se pide al Comité de Seguridad Marítima, al Comité Jurídico y al Comité de Facilitación de la Organización que, bajo la dirección del Consejo, examinen con carácter prioritario la necesidad de actualizar los instrumentos a los que se hace referencia en los párrafos introductorios de dicha resolución, así como cualquier otro instrumento pertinente de la OMI que sea de su incumbencia, y de adoptar nuevas medidas de seguridad, y que, a la luz de las conclusiones de ese examen, adopten las medidas pertinentes,

HABIENDO IDENTIFICADO la resolución A.584(14): "Medidas para prevenir los actos ilícitos que amenazan la seguridad del buque y la salvaguardia de su pasaje y tripulación", la circular MSC/Circ.443: "Medidas para prevenir actos ilícitos contra pasajeros y tripulantes a bordo de los buques", y la circular MSC/Circ.754: "Seguridad de los buques de pasaje de transbordo rodado", entre los instrumentos de la OMI pertinentes al ámbito de aplicación de la resolución A.924(22),

RECORDANDO la resolución 5 de la Conferencia de 1994 de los Gobiernos Contratantes del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, titulada "Enmiendas futuras al capítulo XI del Convenio SOLAS 1974 sobre medidas especiales para incrementar la seguridad marítima",

HABIENDO EXAMINADO las enmiendas propuestas al Anexo del Convenio y distribuidas a todos los Miembros de la Organización y a todos los Gobiernos Contratantes del Convenio,

1. ADOPTA, de conformidad con el artículo VIII c) ii) del Convenio, las enmiendas al Anexo del Convenio cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;

2. DETERMINA, de conformidad con el artículo VIII b) vi) 2) bb) del Convenio, que dichas enmiendas se considerarán aceptadas el 1 de enero de 2004, a menos que, con anterioridad a esa fecha, más de un tercio de los Gobiernos Contratantes del Convenio o un número de Gobiernos Contratantes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, hayan notificado que recusan las enmiendas;

3. INVITA a los Gobiernos Contratantes del Convenio a que tomen nota de que, de conformidad con el artículo VIII b) vii) 2) del Convenio, las enmiendas entrarán en vigor el 1 de julio de 2004 una vez aceptadas de conformidad con el párrafo 2 supra;

4. PIDE al Secretario General de la Organización que, de conformidad con el artículo VIII b) v) del Convenio, envíe copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figura en el anexo a todos los Gobiernos Contratantes del Convenio;

5. PIDE TAMBIEN al Secretario General que envíe copias de la presente resolución y de su anexo a todos los Miembros de la Organización que no son Gobiernos Contratantes del Convenio.

ANEXO

ENMIENDAS AL ANEXO DEL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD

DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO

CAPITULO V

SEGURIDAD DE LA NAVEGACION

Regla 19 - Prescripciones relativas a los sistemas y aparatos náuticos que se han de llevar a bordo

1 El texto actual de los subpárrafos .4, .5 y .6 del párrafo 2.4.2 se sustituye por el siguiente:

".4 cuando se trate de buques de arqueo bruto igual o superior a 300 pero inferior a 50.000 que no sean buques de pasaje ni buques tanque, a más tardar en la fecha del primer reconocimiento del equipo de seguridad que se efectúe después del 1 de julio de 2004, o el 31 de diciembre de 2004, si esta última fecha es anterior; y"

2 Se añade la siguiente oración al final del actual subpárrafo .7 del párrafo 2.4:

"Los buques provistos de un SIA lo mantendrán en funcionamiento en todo momento, salvo en los casos en los que los acuerdos, reglas o normas internacionales estipulen la protección de la información náutica."

CAPITULO XI

MEDIDAS ESPECIALES PARA INCREMENTAR LA SEGURIDAD MARITIMA

3 El actual capítulo XI pasa a ser el capítulo XI-1.

Regla 3 - Número de identificación del buque

4 Se intercala el siguiente texto a continuación del título de la regla:

"(Los párrafos 4 y 5 son de aplicación a todos los buques a los que se aplique la presente regla. En el caso de los buques construidos antes del 1 de julio de 2004, las prescripciones de los párrafos 4 y 5 se cumplirán, a más tardar, en la primera entrada programada del buque en dique seco después del 1 de julio de 2004)."

5 Se suprime el párrafo 4 actual y, en su lugar, se incluye el nuevo texto siguiente:

"4 El número de identificación del buque estará permanentemente marcado:

.1 en un lugar visible, bien en la popa del buque o en ambos costados del casco, en la sección central a babor y a estribor, por encima de la línea máxima carga asignada o a ambos lados de la superestructura, a babor a estribor, o en la parte frontal de la superestructura; o bien, en el caso de los buques de pasaje, en una superficie horizontal visible desde el aire; y

.2 en un lugar fácilmente accesible, bien en uno de los mamparos transversales de extremo de los espacios de máquinas, según se definen éstos en la regla II-2/3.30, o en una de las escotillas o bien, en el caso de los buques tanque, en la cámara de bombas o, en el caso de los buques con espacios de carga rodada, según se definen éstos en la regla II-2/3.41, en uno de los mamparos transversales de extremo de dichos espacios de carga rodada.

5.1 El marcado permanente será bien visible, estará bien separado de otras marcas del casco y se pintará en un color que resalte.

5.2 El marcado permanente indicado en el párrafo 4.1 tendrá una altura no inferior a 200 mm. El marcado permanente indicado en el párrafo 4.2 tendrá una altura no inferior a 100 mm. La anchura de las marcas será proporcional a su altura.

5.3 El marcado permanente del número de identificación del buque se podrá efectuar mediante grabación en hueco o en relieve, o con punzón, o bien mediante cualquier otro método equivalente que garantice que dicho marcado no pueda borrarse con facilidad.

5.4 En los buques construidos con materiales que no sean acero, o metal, la Administración aprobará el método de marcado del número de identificación del buque."

6 Se añade la siguiente nueva regla 5 a continuación de la regla 4 actual:

"Regla 5

Registro sinóptico continuo.

1 Todos los buques a los que se aplica el capítulo I deberán disponer de un registro sinóptico continuo.

2.1 La finalidad del registro sinóptico continuo es que haya a bordo un historial del buque referido a la información contenida en él.

2.2 El registro sinóptico continuo de los buques construidos antes del 1 de julio de 2004 facilitará, como mínimo, el historial del buque a partir del 1 de julio de 2004.

3 La Administración expedirá a cada buque con derecho a enarbolar su pabellón un registro sinóptico continuo que contendrá, como mínimo, la siguiente información:

.1 el nombre del Estado cuyo pabellón tenga derecho a enarbolar el buque;

.2 la fecha en que se matriculó el buque en dicho Estado;

.3 el número de identificación del buque, de conformidad con lo dispuesto en la regla 3;

.4 el nombre del buque;

.5 el puerto de matrícula del buque;

.6 el nombre del propietario o propietarios inscritos y su domicilio o domicilios sociales;

.7 el nombre del fletador o fletadores a casco desnudo y su domicilio o domicilios sociales, si procede;

.8 el nombre de la compañía, tal como se define en la regla IX/1, su domicilio social y la dirección o direcciones desde las que lleve a cabo las actividades de gestión de la seguridad;

.9 el nombre de todas las sociedades de clasificación que hayan clasificado el buque;

.10 el nombre de la Administración, del Gobierno Contratante o de la organización reconocida que haya expedido el documento de cumplimiento (o el documento de cumplimiento provisional), especificado en el Código IGS definido en la regla IX/1, a la compañía que explota el buque, y el nombre de la entidad que haya realizado la auditoría para la expedición del documento si dicha entidad es distinta de la que ha expedido el documento;

.11 el nombre de la Administración, del Gobierno Contratante o de la organización reconocida que haya expedido el certificado de gestión de la seguridad (o el certificado de gestión de la seguridad provisional) especificado en el Código IGS, según se define éste en la regla IX/1, al buque, y el nombre de la entidad que haya realizado la auditoría para la expedición del certificado si dicha entidad es distinta de la que ha expedido el certificado;

.12 el nombre de la Administración, del Gobierno Contratante o de la organización reconocida de protección que haya expedido el certificado internacional de protección del buque (o el certificado internacional de protección del buque provisional) especificado en la parte A del Código PBIP según se define éste en la regla XI-2/1, al buque, y el nombre de la entidad que haya realizado la verificación para la expedición del certificado si dicha entidad es distinta de la que ha expedido el certificado; y

.13 la fecha en la que el buque dejó de estar matriculado en ese Estado.

4.1 Se anotará inmediatamente en el registro sinóptico continuo todo cambio en los datos a que se refieren los párrafos 3.4 a 3.12, a fin de actualizar la información y dejar constancia de los cambios.

4.2 En caso de que haya cambios que afecten a la información a que se refiere el párrafo 4.1, la Administración expedirá a los buques con derecho a enarbolar su pabellón, lo antes posible pero sin que transcurran más de tres meses desde la fecha del cambio, una versión revisada y actualizada del registro sinóptico continuo o las correspondientes enmiendas al mismo.

4.3 En caso de cualquier cambio en los datos a los que se hace referencia en el párrafo 4.1, la Administración autorizará y exigirá, ya sea a la compañía, según se define ésta en la regla IX/1, o al capitán del buque, a que enmienden el registro sinóptico continuo para reflejar los cambios, mientras se expide una versión revisada y actualizada del registro sinóptico continuo. En estos casos, una vez que se haya enmendado el registro sinóptico continuo, la compañía informará de ello a la Administración sin demora.

5.1 El idioma del registro sinóptico continuo será el español, el francés o el inglés. Asimismo, se podrá suministrar una traducción del registro sinóptico continuo al idioma o idiomas oficiales de la Administración.

5.2 El registro sinóptico continuo se ajustará al modelo elaborado por la Organización y se mantendrá de conformidad con las directrices elaboradas por la Organización. No se modificará, suprimirá, borrará ni alterará en modo alguno ninguna de las anotaciones anteriores del registro sinóptico continuo.

6 Cuando un buque cambie su pabellón por el de otro Estado o cambie de propietario (o pase a otro fletador a casco desnudo), o cuando otra compañía asuma la responsabilidad de su explotación, el registro sinóptico continuo permanecerá a bordo.

7 Cuando un buque vaya a cambiar su pabellón por el de otro Estado, la compañía notificará a la Administración el nombre del Estado cuyo pabellón vaya a enarbolar el buque para que la Administración pueda enviar a dicho Estado una copia del registro sinóptico continuo que abarque el período durante el cual el buque estuvo bajo su jurisdicción.

8 Cuando un buque cambie su pabellón por el de otro Estado cuyo Gobierno sea un Gobierno Contratante, el Gobierno Contratante del Estado cuyo pabellón enarbolara el buque hasta ese momento transmitirá a la nueva Administración, lo antes posible después de que tenga lugar el cambio de pabellón, una copia del registro sinóptico continuo que abarque el período durante el cual el buque estuvo bajo su jurisdicción, junto con cualquier otro registro sinóptico continuo expedido anteriormente al buque por otro Estado.

9 Cuando un buque cambie su pabellón por el de otro Estado, la Administración adjuntará los registros sinópticos continuos anteriores al que vaya a expedir al buque con el fin de que haya un historial continuo del buque, según la finalidad de la presente regla.

10 El registro sinóptico continuo se llevará a bordo del buque y podrá inspeccionarse en cualquier momento."

A continuación del capítulo XI-1 se incluye el siguiente nuevo capítulo XI-2:

"CAPITULO XI-2

MEDIDAS ESPECIALES PARA INCREMENTAR LA PROTECCION MARITIMA

Regla 1

Definiciones

1 A los efectos del presente capítulo, a menos que se disponga expresamente otra cosa, regirán las siguiente definiciones:

.1 Granelero: granelero definido en la regla IX/1.6.

.2 Quimiquero: buque tanque quimiquero definido en la regla VII/8.2.

.3 Gasero: buque gasero definido en la regla VII/11.2.

.4 Nave de gran velocidad: nave definida ea la regla X/1.2.

.5 Unidad móvil de perforación mar adentro: unidad móvil de perforación mar adentro de propulsión mecánica definida en la regla IX/1, no emplazada.

.6 Petrolero: petrolero definido en la regla II-1/2.12.

.7 Compañía: compañía definida en la regla IX/1.

.8 Interfaz buque puerto: interacción que tiene lugar cuando un buque se ve afectado directa e inmediatamente por actividades que entrañan el movimiento de personas o mercancías o la provisión de servicios portuarios al buque o desde éste.

.9 Instalación portuaria: lugar determinado por el Gobierno Contratante o por la autoridad designada donde tiene lugar la interfaz buque-puerto. Esta incluirá, según sea necesario, zonas como los fondeaderos, atracaderos de espera y accesos desde el mar.

.10 Actividad de buque a buque: toda actividad no relacionada con una instalación portuaria que suponga el traslado de mercancías o personas de un buque a otro;

.11 Autoridad designada: organización u organizaciones o administración o administraciones del Gobierno Contratante responsables de la implantación de las disposiciones del presente capítulo relativas a la protección de la instalación portuaria y a la interfaz buque-puerto desde el punto de vista de la instalación portuaria.

.12 Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP): Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias, consistente en una parte A (cuyas disposiciones tendrán carácter obligatorio) y una parte B (cuyas disposiciones tendrán carácter de recomendación) adoptado el 12 de diciembre de 2002 mediante la resolución 2 de la Conferencia de los Gobiernos Contratantes del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, según sea enmendado por la Organización, a condición de que:

.1 las enmiendas a la parte A del Código se adopten, entren en vigor y surtan efecto de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del presente Convenio sobre el procedimiento de enmienda aplicable al Anexo, salvo al capítulo I; y

.2 las enmiendas a la parte B del Código sean adoptadas por el Comité de Seguridad Marítima de conformidad con su Reglamento interior.

.13 Suceso que afecta a la protección marítima: todo acto o circunstancia que levante sospechas y que constituya una amenaza para la protección de un buque, incluidas las unidades móviles de perforación mar adentro y las naves de gran velocidad, de una instalación portuaria, de una interfaz buque-puerto o de una actividad de buque a buque.

.14 Nivel de protección: graduación del riesgo de que ocurra o se intente provocar un suceso que afecte a la protección marítima.

.15 Declaración de protección marítima: acuerdo alcanzado entre un buque y una instalación portuaria u otro buque con el que realiza operaciones de interfaz, en el que se especifican las medidas de protección que aplicará cada uno.

.16 Organización de protección reconocida: organización debidamente especializada en cuestiones de protección y con un conocimiento adecuado de las operaciones de los buques y de los puertos autorizada para realizar una actividad de evaluación, o de verificación, o de aprobación o de certificación prescrita en el presente capítulo o en la parte A del Código PBIP.

2 En las reglas 3 a 13 el término "buque" incluye también las unidades móviles de perforación mar adentro y las naves de gran velocidad.

3 Cuando en el presente capítulo se emplea la expresión "todos los buques", ésta se refiere a todo buque al que sea aplicable el presente capítulo.

4 En las reglas 3, 4, 7, 10, 11, 12 y 13 la expresión "Gobierno Contratante" incluye también una referencia a la "autoridad designada".

Regla 2

Ambito de aplicación

1 El presente capítulo es aplicable a:

.1 los siguientes tipos de buques dedicados a viajes internacionales:

.1.1 buques de pasaje, incluidas las naves de pasaje de gran velocidad;

.1.2 buques de carga, incluidas las naves de gran velocidad, de arqueo bruto igual o superior a 500; y

.1.3 unidades móviles de perforación mar adentro; y

.2 las instalaciones portuarias que presten servicio a tales buques dedicados a viajes internacionales.

2 No obstante lo dispuesto en el párrafo 1.2, los Gobiernos Contratantes decidirán el ámbito de aplicación del presente capítulo y de las secciones pertinentes de la parte A del Código PBIP con respecto a las instalaciones portuarias situadas en su territorio que, aunque sean utilizadas fundamentalmente por buques que no estén dedicados a viajes internacionales, en ocasiones tengan que prestar servicio a buques que lleguen a ellas o zarpen desde ellas en un viaje internacional.

2.1 Los Gobiernos Contratantes basarán las decisiones que adopten con respecto a lo indicado en el párrafo 2 en una evaluación de la protección de la instalación portuaria realizada de conformidad con lo dispuesto en la parte A del Código PBIP.

2.2 Toda decisión adoptada por un Gobierno Contratante con respecto a lo indicado en el párrafo 2 no comprometerá el nivel de protección que se pretende alcanzar mediante las disposiciones del presente capítulo o las de la parte A del Código PBIP.

3 El presente capítulo no es aplicable a los buques de guerra, ni a las unidades navales auxiliares, ni a otros buques que, siendo propiedad de un Gobierno Contratante o estando explotados por él, estén exclusivamente dedicados a servicios gubernamentales de carácter no comercial.

4 Nada de lo dispuesto en el presente capítulo irá en detrimento de los derechos y obligaciones de los Estados en virtud del derecho internacional.

Regla 3

Obligaciones de los Gobiernos Contratantes con respecto a la protección

1 Las Administraciones establecerán los niveles de protección y garantizarán el suministro de información sobre tales niveles a los buques con derecho a enarbolar su pabellón. Cuando se produzcan cambios en el nivel de protección, la información se actualizará según lo exijan las circunstancias.

2 Los Gobiernos Contratantes establecerán los niveles de protección y garantizarán el suministro de información sobre tales niveles a las instalaciones portuarias que estén dentro de su territorio y a los buques antes de su entrada en un puerto situado dentro de su territorio, o durante la permanencia en dicho puerto. Cuando se produzcan cambios en el nivel de protección, la información se actualizará según lo exijan las circunstancias.

Regla 4

Prescripciones aplicables a las compañías y a los buques

1 Las compañías cumplirán las prescripciones pertinentes del presente capítulo y de la parte A del Código PBIP, teniendo en cuenta las orientaciones que figuran en la parte B del Código PBIP.

2 Los buques cumplirán las prescripciones pertinentes del presente capítulo y de la parte A del Código PBIP, teniendo en cuenta las orientaciones que figuran en la parte B del Código PBIP, y dicho cumplimiento se verificará y certificará según lo dispuesto en la parte A del Código PBIP.

3 Antes de entrar en un puerto situado dentro del territorio de un Gobierno Contratante, o durante la permanencia en dicho puerto, el buque cumplirá las prescripciones correspondientes al nivel de protección establecido por ese Gobierno Contratante, si dicho nivel es superior al establecido por la Administración para ese buque.

4 Los buques responderán sin demora indebida a todo cambio que incremente el nivel de protección.

5 Cuando un buque no cumpla las prescripciones del presente capítulo o de la parte A del Código PBIP o no pueda respetar las prescripciones del nivel de protección establecido por la Administración o por otro Gobierno Contratante aplicable a ese buque, enviará una notificación a la autoridad competente que corresponda antes de llevar a cabo una operación de interfaz buque-puerto o antes de la entrada en puerto, si ésta es anterior.

Regla 5

Responsabilidad específica de las compañías

La compañía se asegurará de que el capitán dispone a bordo, en todo momento, de información mediante la cual funcionarios debidamente autorizados por un Gobierno Contratante puedan determinar:

.1 quién es el responsable del nombramiento de los miembros de la tripulación y de otras personas contratadas o empleadas a bordo del buque, en el momento de que se trate, para desempeñar cualquier función relacionada con la actividad comercial del buque;

.2 quién es el responsable de decidir a qué fin se destina el buque; y

.3 si el buque opera con arreglo a un contrato o contratos de fletamento, quiénes son las panes en el contrato o contratos de fletamento.

Regla 6

Sistema de alerta de protección del buque

1 Todos los buques estarán provistos de un sistema de alerta de protección, según se indica a continuación:

.1 los buques construidos el 1 de julio de 2004 o posteriormente;

.2 los buques de pasaje, incluidas las naves de pasaje de gran velocidad, construidos antes del 1 de julio de 2004, a más tardar en la fecha del primer reconocimiento de la instalación radioeléctrica que se efectúe después del 1 de julio de 2004;

.3 los petroleros, quimiqueros, gaseros, graneleros y naves de carga de gran velocidad de arqueo bruto igual o superior a 500 construidos antes del 1 de julio de 2004, a más tardar en la fecha del primer reconocimiento de la instalación radioeléctrica que se efectúe después del 1 de julio de 2004; y

.4 otros buques de carga de arqueo bruto igual o superior a 500 y las unidades móviles de perforación mar adentro construidos antes del 1 de julio de 2004, a más tardar en la fecha del primer reconocimiento de la instalación radioeléctrica que se efectúe después del 1 de julio de 2006.

2 Al activarse, el sistema de alerta de protección del buque:

.1 iniciará y transmitirá automáticamente un alerta de protección buque-tierra a una autoridad competente designada por la Administración, que en estas circunstancias podrá incluir la compañía, que servirá para identificar el buque, notificar su situación y advertir de que la protección del buque se encuentra amenazada o comprometida;

.2 no enviará el alerta de protección a ningún otro buque;

.3 no activará ninguna otra alarma instalada a bordo; y

.4 mantendrá activo el alerta de protección hasta que haya sido desactivado y/o repuesto en su posición inicial.

3 El sistema de alerta de protección del buque:

.1 podrá activarse desde el puente de navegación y, como mínimo, desde otra posición; y

.2 se ajustará a normas de funcionamiento que no sean menos estrictas que las aprobadas por la Organización.

4 Los puntos de activación del sistema de alerta de protección del buque estarán proyectados de modo que el alerta de protección del buque no pueda iniciarse accidentalmente.

5 La prescripción de llevar un sistema de alerta de protección del buque podrá cumplirse utilizando la instalación radioeléctrica instalada en cumplimiento de las prescripciones del capítulo IV, siempre y cuando se cumplan todas las prescripciones de la presente regla.

6 Cuando una Administración reciba notificación de un alerta de protección del buque, dicha Administración deberá notificarlo inmediatamente al Estado o Estados en cuyas proximidades esté operando en ese momento el buque.

7 Cuando un Gobierno Contratante reciba notificación de un alerta de protección del buque procedente de un buque que no tenga derecho a enarbolar su pabellón, dicho Gobierno Contratante lo notificará inmediatamente a la Administración pertinente y, si procede, al Estado o Estados en cuyas proximidades esté operando en ese momento el buque.

Regla 7

Amenazas para los buques

1 Los Gobiernos Contratantes establecerán los niveles de protección y garantizarán el suministro de información sobre tales niveles a los buques que naveguen en su mar territorial o que hayan comunicado su intención de entrar en su mar territorial.

2 Los Gobiernos Contratantes habilitarán un punto de contacto mediante el que tales buques puedan solicitar asesoramiento o asistencia y al que tales buques puedan informar de cualquier aspecto de protección preocupante acerca de otros buques, movimientos o comunicaciones.

3 Cuando se identifique un riesgo de ataque, el Gobierno Contratante interesado informará a los buques afectados y a sus administraciones de:

.1 el nivel de protección vigente;

.2 toda medida de protección que los buques afectados deban tomar para protegerse ante un ataque, de conformidad con las disposiciones de la parte A del Código PBIP; y

.3 las medidas de protección que haya decidido adoptar el Estado ribereño, según proceda.

Regla 8

Facultades discrecionales del capitán con respecto a la seguridad y la protección del buque

1 El capitán no se verá forzado por la compañía, el fletador, ni ninguna otra persona a no tomar o ejecutar una decisión que, según su criterio profesional, sea necesaria para garantizar, la seguridad y la protección del buque. Esto incluye la posibilidad de negar el acceso a bordo de personas (excepto las identificadas como debidamente autorizadas por un Gobierno Contratante), o de sus efectos personales y la negativa a embarcar carga, incluidos los contenedores y otras unidades de transporte cerradas.

2 Si, según el criterio profesional del capitán, durante las operaciones del buque se produce un conflicto entre las prescripciones sobre seguridad y las prescripciones sobre protección aplicables, el capitán cumplirá las que sean necesarias para garantizar la seguridad del buque. En tales casos, el capitán podrá implantar temporalmente medidas de protección e informará inmediatamente de ello a la Administración y, si procede, al Gobierno Contratante en cuyo puerto se encuentre operando o tenga intención de entrar el buque. Toda medida de protección temporal que se tome en virtud de la presente regla estará, en el mayor grado posible, en consonancia con el nivel de protección vigente. Cuando se presenten tales casos, la Administración se asegurará de que se resuelven estos conflictos y de que la posibilidad de que se reproduzcan se reduce al mínimo.

Regla 9

Medidas de control y cumplimiento

1 Control de los buques en puerto

1.1 A los efectos del presente capítulo, todo buque al que éste sea aplicable estará sujeto a un control cuando se encuentre en un puerto de otro Gobierno Contratante, que ejercerán funcionarios debidamente autorizados por dicho Gobierno, los cuales podrán ser los mismos que desempeñen las funciones contempladas en la regla I/19. Tal control se limitará a verificar que hay a bordo un certificado internacional de protección del buque válido o un certificado internacional de protección del buque provisional válido expedido en virtud de las disposiciones de la parte A del Código PBIP (certificado), que se aceptará siempre que sea válido, a menos que haya motivos fundados para pensar que el buque no satisface lo prescrito en el presente capítulo o en la parte A del Código PBIP.

1.2 Cuando haya tales motivos fundados, o en los casos en que no se presente un certificado válido cuando se solicite, los funcionarios debidamente autorizados por el Gobierno Contratante deberán imponer al buque una o más de las medidas de control indicadas en el párrafo 1.3. Las medidas que se impongan deberán ser proporcionadas, teniendo en cuenta las orientaciones facilitadas en la parte B del Código PBIP.

1.3 Tales medidas de control serán las siguientes: inspección del buque, demora del buque, detención del buque, restricción de sus operaciones, incluidos los movimientos dentro del puerto, o expulsión del buque del puerto. Tales medidas de control podrán además, o como alternativa, incluir otras medidas administrativas o correctivas de menor importancia.

2 Buques que deseen entrar en un puerto de otro Gobierno Contratante

2.1 A los efectos del presente capítulo, un Gobierno Contratante podrá exigir a los buques que deseen entrar en sus puertos que faciliten la siguiente información a funcionarios debidamente autorizados por ese Gobierno, para garantizar el cumplimiento del presente capítulo antes de la entrada en puerto con el fin de que no sea necesario tomar disposiciones o medidas de control:

.1 que el buque está en posesión de un certificado válido, indicando el nombre de la autoridad que lo ha expedido;

.2 el nivel de protección al que opera el buque en ese momento.

.3 el nivel de protección al que haya operado el buque en cualquier puerto anterior donde haya realizado una operación de interfaz buque-puerto dentro del período de tiempo indicado en el párrafo 2.3;

.4 toda medida especial o adicional de protección que haya tomado el buque en cualquier puerto anterior donde haya realizado una operación de interfaz buque puerto dentro del período de tiempo indicado en el párrafo 2.3;

.5 que se han observado los debidos procedimientos de protección del buque durante cualquier actividad de buque a buque dentro del período de tiempo indicado en el párrafo 2.3; o

.6 toda otra información de carácter práctico relacionada con la protección (salvo los pormenores del plan de protección del buque), teniendo en cuenta las orientaciones facilitadas en la parte B del Código PBIP.

Si así lo solicita el Gobierno Contratante, el buque o la compañía proporcionarán confirmación, aceptable para dicho Gobierno Contratante, de la información exigida supra.

2.2 Todo buque al que sea aplicable el presente capítulo y que desee entrar en el puerto de otro Gobierno Contratante facilitará la información indicada en el párrafo 2.1 a pétición de los funcionarios debidamente autorizados por dicho Gobierno. El capitán puede negarse a facilitar tal información aunque tendrá en cuenta que si lo hace puede denegársele la entrada al puerto.

2.3 El buque mantendrá un registro de la información mencionada en el párrafo 2.1 correspondiente a las últimas 10 instalaciones portuarias visitadas.

2.4 Si una vez recibida la información indicada en el párrafo 2.1, los funcionarios debidamente autorizados por el Gobierno Contratante del puerto en el que desee entrar el buque tienen motivos fundados para pensar que el buque incumple lo prescrito en el presente capítulo o en la parte A del Código PBIP, tales funcionarios intentarán establecer una comunicación con el buque y entre el buque y la Administración para rectificar el incumplimiento. Si no se puede rectificar el incumplimiento mediante esa comunicación, o si los funcionarios tienen motivos fundados para pensar que el buque incumple en otros sentidos lo prescrito en el presente capítulo o en la parte A del Código PBIP, podrán adoptar disposiciones con respecto a ese buque, según se indica en el párrafo 2.5. Tales disposiciones deberán ser proporcionadas, teniendo en cuenta las orientaciones que se dan en la parte B del Código PBIP.

2.5 Tales disposiciones son las siguientes:

.1 exigencia de que se rectifique el incumplimiento;

.2 exigencia de que el buque acuda a un lugar determinado en el mar territorial o en las aguas interiores de ese Gobierno Contratante;

.3 inspección del buque, si éste se encuentra en el mar territorial del Gobierno Contratante en cuyo puerto desee entrar; o

.4 denegación de la entrada al puerto.

Antes de adoptar cualquiera de estas disposiciones, el Gobierno Contratante informará al buque de sus intenciones. Al recibir la información, el capitán podrá alterar la decisión de entrar en ese puerto. En tal caso, no se aplicará la presente regla.

3 Disposiciones adicionales

3.1 En caso de que:

.1 se imponga una de las medidas de control que se mencionan en el párrafo 1.3 que no sea una medida administrativa o correctiva de menor importancia, o

.2 se adopte cualquiera de las disposiciones que se mencionan en el párrafo 2.5,

un funcionario debidamente autorizado por el Gobierno Contratante informará inmediatamente por escrito a la Administración de las medidas de control impuestas o de las disposiciones adoptadas y de las razones para ello. El Gobierno Contratante que imponga las medidas de control o las disposiciones también informará a la organización de protección reconocida que expidió el certificado del buque de que se trate y a la Organización cuando se hayan impuesto tales medidas de control o se hayan adoptado disposiciones.

3.2 Cuando se deniegue la entrada a un puerto o se expulse a un buque de un puerto, las autoridades del Estado rector del puerto deberán comunicar los hechos oportunos a las autoridades del Estado del próximo puerto de escala, si se conoce, y a otros Estados ribereños pertinentes, teniendo en cuenta las directrices que elaborará la Organización. Se garantizará que tal comunicación es confidencial y se trasmite por medios seguros.

3.3 Sólo se denegará la entrada a un puerto en virtud de los párrafos 2.4 y 2.5, o se obligará a un buque a abandonar un puerto en virtud de los párrafos 1.1 a 1.3, cuando los funcionarios debidamente autorizados por el Gobierno Contratante tengan motivos fundados para pensar que el buque supone

una amenaza inmediata para la seguridad o la protección de las personas, de los buques o de otros bienes, y que no hay otros medios adecuados para eliminar esa amenaza.

3.4 Las medidas de control mencionadas en el párrafo 1.3 y las disposiciones mencionadas en el párrafo 2.5 sólo se impondrán, en virtud de la presente regla, hasta que se haya corregido el incumplimiento que dio lugar a la adopción de las medidas de control o las disposiciones de manera que el Gobierno Contratante juzgue satisfactoria, teniendo en cuenta las medidas propuestas por el buque o la Administración, si las hay.

3.5 Cuando los Gobiernos Contratantes ejerzan el control previsto en el párrafo 1 o adopten las disposiciones previstas en el párrafo 2:

.1 harán todo lo posible por evitar la demora o detención indebidas de un buque. Si el buque es objeto de una demora o detención indebida, tendrá derecho a indemnización por las pérdidas o daños que pueda sufrir; y

.2 no impedirán el acceso al buque en caso de emergencia o por razones humanitarias y a efectos de protección.

Regla 10

Prescripciones aplicables a las instalaciones portuarias

1 Las instalaciones portuarias cumplirán las prescripciones pertinentes del presente capítulo y de la parte A del Código PBIP, teniendo en cuenta las orientaciones que figuran en la parte B de dicho Código.

2 Los Gobiernos Contratantes que tengan dentro de su territorio una o varias instalaciones portuarias a las que se aplique la presente regla, se asegurarán de que:

.1 las evaluaciones de la protección de las instalaciones portuarias se efectúan, revisan y aprueban de conformidad con lo dispuesto en la parte A del Código PBIP; y

.2 los planes de protección de las instalaciones portuarias se elaboran, revisan, aprueban e implantan de conformidad con lo dispuesto en la parte A del Código PBIP.

3 Los Gobiernos Contratantes deberán establecer y notificar las medidas que deben adoptarse en el plan de protección de la instalación portuaria para los diferentes niveles de protección, indicando también los casos en que será necesaria la presentación de una declaración de protección marítima.

Regla 11

Acuerdos de protección alternativos

1 Cuando implanten lo dispuesto en el presente capítulo y en la parte A del Código PBIP, los Gobiernos Contratantes podrán concertar por escrito acuerdos bilaterales o multilaterales con otros Gobiernos Contratantes sobre medidas de protección alternativas que cubran viajes internacionales cortos en rutas fijas entre instalaciones portuarias situadas dentro de sus territorios.

2 Ningún acuerdo de este tipo comprometerá el nivel de protección de otros buques o instalaciones portuarias no cubiertos por el acuerdo.

3 Ningún buque al que se le aplique un acuerdo realizará actividades de buque a buque con otro buque que no esté cubierto por ese acuerdo.

4 Estos acuerdos se revisarán periódicamente, teniendo en cuenta la experiencia adquirida y cualquier cambio en las circunstancias de cada caso o en las amenazas calculadas para los buques, las instalaciones portuarias o las rutas cubiertas por el acuerdo.

Regla 12

Disposiciones de protección equivalentes

1 Una Administración podrá aceptar que un determinado buque o grupo de buques con derecho a enarbolar su pabellón aplique otras medidas de protección equivalentes a las prescritas en el presente capítulo o en la parte A del Código PBIP, siempre que tales medidas de protección sean al menos tan eficaces como las prescritas en el presente capítulo o en la parte A del Código PBIP. La Administración que acepte tales medidas de protección comunicará los pormenores de éstas a la Organización.

2 Cuando un Gobierno Contratante implante el presente capítulo y la parte A del Código PBIP, podrá aceptar que una determinada instalación portuaria o grupo de instalaciones portuarias que estén situadas dentro de su territorio, y a las que no sea aplicable un acuerdo concluido en virtud de la regla 11, apliquen medidas de protección equivalentes a las prescritas en el presente capítulo o en la parte A del Código PBIP, siempre que tales medidas de protección sean al menos tan eficaces como las prescritas en el presente capítulo o en la parte A del Código PBIP. El Gobierno Contratante que acepte tales medidas de protección comunicará los pormenores de éstas a la Organización.

Regla 13

Comunicación de información

1 Los Gobiernos Contratantes comunicarán a la Organización el 1 de julio de 2004, a más tardar, y divulgarán para conocimiento de las compañías y los buques:

.1 los nombres y datos de contacto de su autoridad o autoridades nacionales responsables de la protección de los buques y de las instalaciones portuarias;

.2 las zonas de su territorio que los planes de protección de las instalaciones portuarias aprobados abarcan;

.3 los nombres y datos de contacto de las personas que se hayan designado para estar disponibles en todo momento para recibir los alertas de protección buque-tierra mencionados en la regla 6.2.1 y adoptar las medidas oportunas al respecto;

.4 los nombres y datos de contacto de las personas que se hayan designado para estar disponibles en todo momento para recibir comunicaciones de los Gobiernos Contratantes que apliquen las medidas de control y cumplimiento mencionadas en la regla 9.3.1 y adoptar las medidas oportunas al respecto; y

.5 los nombres y datos de contacto de las personas que se hayan designado para estar disponibles en todo momento para prestar asesoramiento o asistencia a los buques y a quienes los buques pueden informar de cualquier aspecto de protección preocupante, tal como se indica en la regla 7.2, y actualizarán después tal información cuando se produzcan cambios relacionados con ella Organización distribuirá estos pormenores a los demás Gobiernos Contratantes para informa o de sus funcionarios.

2 Los Gobiernos Contratantes comunicarán a la Organización el 1 de julio de 2004, a más tardar, los nombres y datos de contacto de toda organización de protección reconocida autorizada a actuar en su nombre, así como los pormenores de la responsabilidad específica delegada en dichas organizaciones y las condiciones de la autorización concedida. Tal información se actualizará cuando se produzcan cambios relacionados con ella. La Organización distribuirá estos pormenores a los demás Gobiernos Contratantes para información de sus funcionarios.

3 Los Gobiernos Contratantes remitirán a la Organización el 1 de julio de 2004, a más tardar, una lista de los planes de protección de instalaciones portuarias aprobados para las instalaciones situadas dentro de su territorio, en la que se especifique el lugar o lugares cubiertos por cada plan de protección aprobado y la correspondiente fecha de aprobación, y posteriormente también comunicarán los siguientes cambios cuando se produzcan:

.1 se hayan introducido o vayan a introducirse cambios en el lugar o lugares cubiertos por un plan de protección de instalación portuaria aprobado. En tales casos, en la información comunicada se especificarán los cambios con respecto al lugar o lugares cubiertos por el plan y la fecha en la cual se vayan a introducir o se hayan implantado tales cambios;

.2 se haya retirado o se vaya a retirar un plan de protección de instalación portuaria aprobado, previamente incluido en la lista remitida a la Organización. En tales casos, en la información comunicada se especificará la fecha en la cual el retiro surtirá efecto o se hayan implantado. Estos casos se pondrán en conocimiento de la Organización tan pronto como sea posible; y

.3 haya adiciones a la lista de planes de protección de instalaciones portuarias aprobados. En tales casos, en la información comunicada se especificará el lugar o lugares cubiertos por el plan y la fecha de aprobación.

4 Después del 1 de julio de 2004, los Gobiernos Contratantes remitirán a la Organización, a intervalos de cinco años, una lista actualizada y revisada de todos los planes de protección de instalaciones portuarias aprobados para las instalaciones portuarias situadas dentro de su territorio, en la que se especifique el lugar o lugares cubiertos por cada plan de protección de instalación portuaria aprobado y la correspondiente fecha de aprobación (así como la fecha de aprobación de cualquier enmienda al mismo), que sustituirá y revocará toda la información comunicada a la Organización de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 3 durante los cinco años anteriores.

5 Los Gobiernos Contratantes comunicarán a la Organización la información relativa a la firma de un acuerdo en virtud de la regla 11. La información comunicada incluirá:

.1 los nombres de los Gobiernos Contratantes que hayan firmado el acuerdo;

.2 las instalaciones portuarias y las rutas fijas cubiertas por el acuerdo;

.3 la periodicidad con que se revisará el acuerdo;

.4 la fecha de entrada en vigor del acuerdo; y

.5 datos sobre las consultas que se hayan mantenido con otros Gobiernos Contratantes.

Posteriormente, también comunicarán a la Organización, con la mayor prontitud posible, toda información que se refiera a la enmienda o el cese del acuerdo.

6 Todo Gobierno Contratante que permita en virtud de la regla 12 que se adopten disposiciones de protección equivalentes respecto de un buque con derecho a enarbolar su pabellón o de una instalación portuaria situada dentro de su territorio, comunicará a la Organización los pormenores de tales disposiciones.

7 La Organización pondrá a disposición de los demás Gobiernos Contratantes que lo soliciten la información comunicada en virtud del párrafo 3."

RESOLUCION 2 DE LA CONFERENCIA DE LOS GOBIERNOS CONTRATANTES DEL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974

(adoptada el 12 de diciembre de 2002)

CODIGO INTERNACIONAL PARA LA PROTECCION DE LOS

BUQUES Y DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS

LA CONFERENCIA,

HABIENDO ADOPTADO las enmiendas al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, enmendado (en adelante "el Convenio"), relativas a las medidas especiales para incrementar la seguridad y la protección marítimas,

CONSIDERANDO que el nuevo capítulo XI-2 del Convenio hace referencia al Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP) y exige que los buques, las compañías y las instalaciones portuarias cumplan las prescripciones pertinentes de la parte A del Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP), especificadas en dicha parte A del Código PBIP,

ESTIMANDO que la implantación de dicho capítulo por los Gobiernos Contratantes contribuirá en gran medida a incrementar la seguridad y la protección marítimas y a salvaguardar a quienes se encuentren a bordo y en tierra,

HABIENDO EXAMINADO un proyecto de código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias preparado por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional (en adelante la "Organización") en sus períodos de sesiones 75º y 76º, para su examen y adopción por la Conferencia,

1. ADOPTA el Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (en adelante "el Código"), cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;

2. INVITA a los Gobiernos Contratantes del Convenio a que tomen nota de que el Código entrará en vigor el 1 de julio de 2004 al entrar en vigor el nuevo capítulo XI-2 del Convenio;

3. PIDE al Comité de Seguridad Marítima que mantenga el Código sometido a examen y lo enmiende, según proceda;

4. PIDE al Secretario General de la Organización que remita copias certificadas de la presente resolución y del texto del Código que figura en el anexo a todos los Gobiernos Contratantes del Convenio;

5. PIDE TAMBIEN al Secretario General que remita copias de la presente resolución y de su anexo a todos los Miembros de la Organización que no son Gobiernos Contratantes del Convenio.

ANEXO

CODIGO INTERNACIONAL PARA LA PROTECCION DE LOS

BUQUES Y DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS

PREAMBULO

1 La Conferencia diplomática sobre protección marítima celebrada en Londres en diciembre de 2002 adoptó nuevas disposiciones del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, así como el presente Código, para incrementar la protección marítima. Estas nuevas prescripciones constituyen el ordenamiento internacional que permitirá que los buques y las instalaciones portuarias puedan cooperar para detectar y prevenir actos que supongan una amenaza para la protección del sector del transporte marítimo.

2 Tras los trágicos acontecimientos del 11 de septiembre de 2001, la vigésima segunda Asamblea de la Organización Marítima Internacional (la Organización), celebrada en noviembre de 2001, acordó por unanimidad que debían elaborarse nuevas medidas en relación con la protección de los buques y de las instalaciones portuarias, las cuales se adoptarían en una Conferencia de los Gobiernos Contratantes del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (denominada Conferencia diplomática sobre protección marítima), en diciembre de 2002. Los preparativos para la Conferencia diplomática se encomendaron al Comité de Seguridad Marítima de la Organización (MSC), cuya labor se basó en los documentos presentados por Gobiernos Miembros, organizaciones intergubernamentales y organizaciones no gubernamentales con carácter consultivo ante la Organización.

3 En su primer período de sesiones extraordinario, también celebrado en noviembre de 2001, el MSC, con el fin de acelerar el desarrollo y adopción de las correspondientes medidas de protección, constituyó un grupo de trabajo interperíodos sobre protección marítima. La primera reunión del Grupo de trabajo interperíodos del MSC sobre protección marítima se celebró en febrero de 2002, y los resultados de sus deliberaciones se presentaron y examinaron en mayo de 2002, en el 75º período de sesiones del Comité, en el que se constituyó un grupo especial de trabajo a fin de seguir perfeccionando las propuestas. El MSC examinó en su 75º período de sesiones el informe de dicho Grupo de trabajo y recomendó avanzar en los preparativos mediante una nueva reunión del Grupo de trabajo interperíodos del MSC, que se celebró en septiembre de 2002. En su 76º período de sesiones, el MSC examinó los resultados de la reunión del Grupo de trabajo interperíodos celebrada en septiembre de 2002 y la labor ulterior del Grupo de trabajo, que se reunió durante el 76º período de sesiones del Comité, en diciembre de 2002, inmediatamente antes de la Conferencia diplomática, y aprobó la versión definitiva de los textos propuestos que habría de examinar la Conferencia.

4 La Conferencia diplomática (9 a 13 de diciembre de 2002) también adaptó enmiendas a las disposiciones existentes del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Convenio SOLAS 1974) para acelerar la implantación de las prescripciones relativas a la instalación de sistemas de identificación automática, y adoptó nuevas reglas del capítulo XI-1 del Convenio SOLAS 1974, relativas al marcado del número de identificación del buque y a la obligación de llevar un registro sinóptico continuo en los buques. La Conferencia diplomática aprobó asimismo varias resoluciones, incluidas las relativas a la implantación y revisión del presente Código, la cooperación técnica y la colaboración con la Organización Internacional del Trabajo y la Organización Mundial de Aduanas. Se reconoció que quizá sea preciso revisar y enmendar algunas de las nuevas disposiciones sobre protección marítima una vez que esas dos organizaciones hayan ultimado su labor.

5 Las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS 1974 y del presente Código son aplicables a los buques y a las instalaciones portuarias. La ampliación del Convenio SOLAS 1974 a las instalaciones portuarias se acordó partiendo de la base de que ese Convenio ofrece el medio más rápido para conseguir que las medidas necesarias relativas a la protección Marítima entren en vigor y se apliquen prontamente. No obstante, se acordó asimismo que las disposiciones relativas a las instalaciones portuarias se aplicarán únicamente a la interfaz buque-puerto. La Organización Marítima Internacional y la Organización Internacional del Trabajo seguirán colaborando para profundizar en la cuestión más amplia de la protección de las zonas portuarias. También se acordó que las disposiciones no se harían extensivas a la respuesta concreta a un ataque o a las actividades de limpieza que pudieran resultar necesarias después de un ataque de este tipo.

6 Las disposiciones están redactadas de modo que se garantice su compatibilidad con las del Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978, enmendado, el Código internacional de gestión de la seguridad (Código IGS) y el sistema armonizado de reconocimientos y certificación.

7 Las disposiciones representan un cambio significativo del enfoque en el sector marítimo internacional de la cuestión de la protección del transporte marítimo internacional. Hay que admitir que pueden suponer una considerable carga adicional para algunos Gobiernos Contratantes. Por ello, se reconoce plenamente la importancia de la cooperación técnica para ayudar a los Gobiernos Contratantes a que implanten estas disposiciones.

8 La implantación de las disposiciones requerirá una continua y eficaz cooperación y entendimiento entre todos los que tienen que ver con los buques y las instalaciones portuarias, o los utilizan, incluido el personal del buque, el personal portuario, los pasajeros, los intereses de la carga, los gestores navales, los administradores de puertos y las autoridades nacionales y locales que tengan responsabilidades en el ámbito de la protección. Las prácticas y procedimientos existentes tendrán que someterse a revisión y modificarse si no ofrecen un nivel adecuado de protección. En interés de una mayor protección marítima, tanto los sectores naviero y portuario como las autoridades nacionales y locales tendrán que asumir responsabilidades adicionales.

9 Las orientaciones recogidas en la parte B del presente Código deberán tenerse en cuenta al implantar las disposiciones sobre protección que figuran en el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS 1974 y en la parte A del presente Código. Sin embargo, esas orientaciones serán aplicables en mayor o menor medida según la naturaleza de la instalación portuaria y del buque, del servicio de que se trate y/o de la carga.

10 Nada de lo dispuesto en el presente Código se interpretará o aplicará de manera contraria al debido respeto de los derechos y libertades fundamentales consagrados en los instrumentos internacionales, particularmente los aplicables a los trabajadores del sector marítimo y a los refugiados, incluidas la Declaración de la Organización Internacional del Trabajo relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo y las normas internacionales que amparan a los trabajadores de los sectores marítimo y portuario.

11 Reconociendo que el Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, enmendado, estipula que las autoridades públicas permitirán que los tripulantes extranjeros desembarquen mientras permanezca en puerto el buque en el que hayan llegado, siempre que se hayan cumplido los trámites pertinentes a la llegada del buque y las autoridades públicas no tengan motivos para negarse a conceder el permiso de desembarco por razones de higiene, seguridad u orden públicos, cuando los Gobiernos Contratantes aprueben los planes de protección de los buques y de las instalaciones portuarias deben prestar la debida atención al hecho de que el personal del buque vive y trabaja a bordo de éste y necesita permiso en tierra y acceso a los servicios de bienestar para la gente de mar en tierra, incluida la asistencia médica.

PARTE A

PRESCRIPCIONES OBLIGATORIAS RELATIVAS A LAS DISPOSICIONES DEL

CAPITULO XI-2 DEL ANEXO DEL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA

SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO

1 GENERALIDADES

1.1 Introducción

Esta parte del Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias contiene las disposiciones obligatorias a las cuales se hace referencia en el capítulo XI-2 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, enmendado.

1.2 Objetivos

Los objetivos del presente Código son:

.1 establecer un marco internacional que canalice la cooperación entre Gobiernos Contratantes, organismos gubernamentales, administraciones locales y sectores naviero y portuario a fin de detectar las amenazas a la protección y adoptar medidas preventivas contra los sucesos que afecten a la protección de los buques o instalaciones portuarias utilizados para el comercio internacional;

.2 definir las funciones y responsabilidades respectivas de los Gobiernos Contratantes, los organismos gubernamentales, las administraciones locales y los sectores naviero y portuario, a nivel nacional e internacional, con objeto de garantizar la protección marítima;

.3 garantizar que se recopila e intercambia con prontitud y eficacia información relacionada con la protección;

.4 ofrecer una metodología para efectuar evaluaciones de la protección a fin de contar con planes y procedimientos que permitan reaccionar a los cambios en los niveles de protección; y

.5 garantizar la confianza de que se cuenta con medidas de protección marítima adecuadas y proporcionadas.

1.3 Prescripciones funcionales

Con objeto de alcanzar los objetivos del presente Código, se incluyen en él varias prescripciones funcionales, entre las que se encuentran, sin que esta enumeración sea exhaustiva, las siguientes:

.1 recopilar y evaluar información sobre las amenazas a la protección marítima e intercambiar dicha información con los Gobiernos Contratantes interesados;

.2 exigir el mantenimiento de protocolos de comunicación para los buques y las instalaciones portuarias;

.3 evitar el acceso no autorizado a los buques e instalaciones portuarias y a sus zonas restringidas;

.4 evitar la introducción en los buques e instalaciones portuarias de armas no autorizadas, artefactos incendiarios o explosivos;

.5 facilitar los medios para dar la alarma cuando se produzca una amenaza para la protección marítima o un suceso que afecte a dicha protección;

.6 exigir planes de protección para el buque y para las instalaciones portuarias basados en evaluaciones de la protección; y

.7 exigir formación, ejercicios y prácticas para garantizar que el personal se familiariza con los planes y procedimientos de protección.

2 DEFINICIONES

2.1 Salvo disposición expresa en otro sentido, a los efectos de la presente parte regirán las siguientes definiciones:

.1 "Convenio": el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, enmendado.

.2 "Regla": una regla del Convenio.

.3 "Capítulo": un capítulo del Convenio.

.4 "Plan de protección del buque": un plan elaborado para asegurar la aplicación a bordo del buque de medidas destinadas a proteger a las personas que se encuentren a bordo, la carga, las unidades de transporte, las provisiones de a bordo o el buque de los riesgos de un suceso que afecte a la protección marítima.

.5 "Plan de protección de la instalación portuaria": un plan elaborado para asegurar la aplicación de medidas destinadas a proteger la instalación portuaria y los buques, las personas, la carga, las unidades de transporte y las provisiones de los buques en la instalación portuaria de los riesgos de un suceso que afecte a la protección marítima.

.6 "Oficial de protección del buque": la persona a bordo del buque, responsable ante el capitán, designada por la compañía para responder de la protección del buque, incluidos la implantación y el mantenimiento del plan de protección del buque, y para la coordinación con el oficial de la compañía para la protección marítima y con los oficiales de protección de las instalaciones portuarias.

.7 "Oficial de la compañía para la protección marítima": la persona designada por la compañía para asegurar que se lleva a cabo una evaluación sobre la protección del buque y que el plan de protección del buque se desarrolla, se presenta para su aprobación, y posteriormente se implanta y mantiene, y para la coordinación con los oficiales de protección de las instalaciones portuarias y con el oficial de protección del buque.

.8 "Oficial de protección de la instalación portuaria": la persona designada para asumir la responsabilidad de la elaboración, implantación, revisión y actualización del plan de protección de la instalación portuaria, y para la coordinación con los oficiales de protección de los buques y con los oficiales de las compañías para la protección marítima.

.9 "Nivel de protección 1": el nivel en el cual deberán mantenerse medidas mínimas adecuadas de protección en todo momento.

.10 "Nivel de protección 2": el nivel en el cual deberán mantenerse medidas adecuadas de protección adicionales durante un período de tiempo, como resultado de un aumento del riesgo de que ocurra un suceso que afecte a la protección marítima.

.11 "Nivel de protección 3": el nivel en el cual deberán mantenerse más medidas concretas de protección durante un período de tiempo limitado cuando sea probable o inminente un suceso que afecte a la protección marítima, aunque no sea posible determinar el blanco concreto.

2.2 Cuando se emplea en el presente Código el término "buque", éste incluye también las unidades móviles de perforación mar adentro y las naves de gran velocidad, tal como se definen en la regla XI-2/1.

2.3 La expresión "Gobierno Contratante" en relación con cualquier referencia a una instalación portuaria, al usarse en las secciones 14 a 18, incluye una referencia a la "autoridad designada".

2.4 A menos que se definan expresamente de otra manera en la presente parte, los términos y expresiones utilizados tendrán el mismo sentido que en los capítulos I y XI-2.

3 AMBITO DE APLICACION

3.1 El presente Código se aplica a:

.1 los siguientes tipos de buques dedicados a viajes internacionales:

.1 buques de pasaje, incluidas las naves de pasaje de gran velocidad;

.2 buques de carga, incluidas las naves de gran velocidad, de arqueo bruto igual o superior a 500; y

.3 unidades móviles de perforación mar adentro; y

.2 las instalaciones portuarias que presten servicio a tales buques dedicados a viajes internacionales.

3.2 Sin perjuicio de las disposiciones de la sección 3.1.2, los Gobiernos Contratantes decidirán el ámbito de aplicación de la presente parte del Código por lo que respecta a las instalaciones portuarias de su territorio que, aunque sean utilizadas fundamentalmente por buques que no estén dedicados a viajes internacionales, en ocasiones tengan que prestar servicio a buques que lleguen a ellas o zarpen desde ellas en un viaje internacional.

3.2.1 Los Gobiernos Contratantes basarán las decisiones que adopten con respecto a lo indicado en la sección 3.2 en una evaluación de la protección de la instalación portuaria llevada a cabo de conformidad con la presente parte del Código.

3.2.2 Toda decisión adoptada por un Gobierno Contratante con respecto a lo indicado en la sección 3.2 no comprometerá el nivel de protección que se pretende alcanzar mediante las disposiciones del capítulo XI-2 y de la presente parte del Código.

3.3 El presente Código no es aplicable a los buques de guerra, ni a las unidades navales auxiliares, ni a otros buques que, siendo propiedad de un Gobierno Contratante o estando explotados por él, estén exclusivamente dedicados a servicios gubernamentales de carácter no comercial.

3.4 Las secciones 5 a 13 y 19 de la presente parte se aplican a las compañías y los buques que se especifican en la regla XI-2/4.

3.5 Las secciones 5 y 14 a 18 de la presente parte se aplican a las instalaciones portuarias que se especifican en la regla XI-2/10.

3.6 Ninguna disposición del presente Código irá en perjuicio de los derechos u obligaciones de los Estados en virtud del derecho internacional.

4 RESPONSABILIDADES DE LOS GOBIERNOS CONTRATANTES

4.1 A reserva de lo dispuesto en las reglas XI-2/3 y XI-2/7, el Gobierno Contratante establecerá los niveles de protección y dará orientaciones sobre la forma de protegerse contra los sucesos que afecten a la protección marítima. Niveles más altos de protección indican un mayor riesgo de que ocurran tales sucesos. Entre los factores que han de tenerse en cuenta para establecer el nivel de protección adecuado se encuentran los siguientes:

.1 en qué medida es creíble la información sobre la amenaza:

.2 en qué medida hay corroboración de la información sobre la amenaza;

.3 en qué medida la información sobre la amenaza es específica o inminente; y

.4 las posibles consecuencias del suceso que afecte a la protección marítima.

4.2 Cuando establezcan un nivel de protección 3, los Gobiernos Contratantes impartirán, según sea necesario, las instrucciones oportunas y facilitarán información sobre los aspectos de protección a los buques y las instalaciones portuarias que puedan verse afectados.

4.3 Los Gobiernos Contratantes pueden delegar en una organización de seguridad reconocida algunas de sus tareas en materia de protección en virtud del capítulo XI-2 y de la presente parte del Código, a excepción de las siguientes:

.1 determinación del nivel de protección aplicable;

.2 aprobación de una evaluación de la protección de la instalación portuaria y enmiendas posteriores a una evaluación aprobada;

.3 determinación de las instalaciones portuarias que tendrán que designar a un oficial de protección de la instalación portuaria;

.4 aprobación de un plan de protección de la instalación portuaria y enmiendas posteriores a un plan aprobado;

.5 ejecución de las medidas de control y cumplimiento de conformidad con lo prescrito en la regla XI-2/9; y

.6 definición de los casos en que es necesaria una declaración de protección marítima.

4.4 Los Gobiernos Contratantes deberán someter a prueba, en la medida que lo estimen oportuno, la eficacia de los planes de protección de los buques y de las instalaciones portuarias que hayan aprobado o, en el caso de los buques, que hayan sido aprobados en su nombre, y de las enmiendas a esos planes.

5 DECLARACION DE PROTECCION MARITIMA

5.1 Los Gobiernos Contratantes determinarán cuándo se requiere una declaración de protección marítima mediante la evaluación del riesgo que una operación de interfaz buque-puerto o una actividad de buque a buque suponga para las personas, los bienes o el medio ambiente.

5.2 Un buque podrá solicitar que se cumplimente una declaración de protección marítima cuando:

.1 el buque funcione a un nivel de protección más elevado que la instalación portuaria u otro buque con el que esté realizando una operación de interfaz;

.2 exista un acuerdo sobre la declaración de protección marítima entre Gobiernos Contratantes que regule determinados viajes internacionales o buques específicos en dichos viajes;

.3 se haya producido una amenaza o un suceso que afecte a la protección marítima en relación con el buque o en relación con la instalación portuaria, según sea el caso;

.4 el buque se encuentre en un puerto que no esté obligado a tener e implantar un plan de protección de la instalación portuaria aprobado; o

.5 el buque esté realizando actividades de buque a buque con otro buque que no esté obligado a tener e implantar un plan de protección del buque aprobado.

5.3 Las solicitudes de declaración de protección marítima presentadas en virtud de lo dispuesto en la presente sección tendrán el acuse de recibo de la correspondiente instalación portuaria o buque.

5.4 Incumbirá cumplimentar la declaración de protección marítima:

.1 en el caso de los buques, al capitán o al oficial de protección del buque; y, si procede,

.2 en el caso de las instalaciones portuarias, al oficial de protección de la instalación portuaria o, si el Gobierno Contratante determina otra cosa a cualquier otro organismo responsable de la protección en tierra.

5.5 La declaración de protección marítima recogerá las medidas de protección necesarias que podrían repartirse entre el buque y la instalación portuaria (o entre los buques) y establecerá las responsabilidades de cada parte.

5.6 Los Gobiernos Contratantes especificarán, teniendo en cuenta las disposiciones de la regla XI-2/9.2.3, el período mínimo por el que las instalaciones portuarias situadas dentro de su territorio deberán conservar las declaraciones de protección marítima.

5.7 Las Administraciones especificarán, teniendo en cuenta las disposiciones de la regla XI-2/9.2.3, el período mínimo por el que los buques con derecho a enarbolar su pabellón deberán conservar las declaraciones de protección marítima.

6 OBLIGACIONES DE LA COMPAÑIA

6.1 La compañía se asegurará de que el plan de protección del buque contiene una declaración en la que se destaca claramente la autoridad del capitán. La compañía establecerá en el plan de protección del buque que el capitán ostenta la máxima autoridad y la responsabilidad de adoptar decisiones en relación con la seguridad y la protección del buque y de pedir ayuda a la compañía o a un Gobierno Contratante, según sea necesario.

6.2 La compañía garantizará que el oficial de la compañía para la protección marítima, el capitán y el oficial de protección del buque cuentan con el apoyo necesario para desempeñar sus tareas y responsabilidades de conformidad con el capítulo XI-2 y con la presente parte del Código.

7 PROTECCION DEL BUQUE

7.1 Los buques están obligados a actuar con arreglo a los niveles de protección establecidos por los Gobiernos Contratantes, como se indica más adelante.

7.2 En el nivel de protección 1, se llevarán a cabo las siguientes actividades, mediante las medidas adecuadas, en todos los buques, teniendo en cuenta las orientaciones que se dan en la parte B del presente Código, con objeto de determinar y adoptar medidas preventivas contra los sucesos que afecten a la protección marítima:

.1 garantizar la ejecución de todas las tareas relacionadas con la protección del buque;

.2 controlar el acceso al buque;

.3 controlar el embarco de las personas y sus efectos;

.4 vigilar las zonas restringidas a fin de que sólo tengan acceso a ellas las personas autorizadas;

.5 vigilar las zonas de cubierta y las zonas que rodean el buque;

.6 supervisar la manipulación de la carga y las provisiones del buque; y

.7 garantizar la disponibilidad inmediata de los medios para las comunicaciones sobre protección.

7.3 En el nivel de protección 2, se aplicarán las medidas de protección adicionales especificadas en el plan de protección del buque para cada una de las actividades señaladas en la sección 7.2, teniendo en cuenta las orientaciones que se dan en la parte B del presente Código.

7.4 En el nivel de protección 3, se aplicarán otras medidas concretas de protección especificadas en el plan de protección del buque para cada una de las actividades señaladas en la sección 7.2, teniendo en cuenta las orientaciones que se dan en la parte B del presente Código.

7.5 Cuando la Administración establezca un nivel de protección 2 ó 3, el buque acusará recibo de las instrucciones sobre el cambio del nivel de protección.

7.6 Antes de entrar en un puerto situado dentro del territorio de un Gobierno Contratante que haya establecido un nivel de protección 2 ó 3, o durante su permanencia en él, el buque acusará recibo de la instrucción y confirmará al oficial de protección de la instalación portuaria que se ha iniciado la aplicación de los procedimientos y medidas adecuados señalados en el plan de protección del buque y, en el caso del nivel de protección 3, en las instrucciones impartidas por el Gobierno Contratante que haya establecido dicho nivel de protección. El buque informará de cualesquiera dificultades que encuentre para su puesta en práctica. En estos casos, el oficial de protección de la instalación portuaria se mantendrá en contacto con el oficial de protección del buque a fin de coordinar las medidas oportunas.

7.7 Si la Administración exige a un buque que establezca un nivel de protección más elevado que el del puerto en el que tenga intención de entrar o en el que ya se encuentre, o si el buque ya opera a

ese nivel, el buque comunicará inmediatamente este hecho a la autoridad competente del Gobierno Contratante en cuyo territorio se encuentre la instalación portuaria y al oficial de protección de la instalación portuaria.

7.7.1 En tales casos, el oficial de protección del buque deberá mantenerse en contacto con el oficial de protección de la instalación portuaria y coordinar las medidas oportunas, si es necesario.

7.8 La Administración que exija a los buques con derecho a enarbolar su pabellón que establezcan un nivel de protección 2 ó 3 en un puerto de otro Gobierno Contratante informará inmediatamente de ello a ese Gobierno Contratante.

7.9 Cuando los Gobiernos Contratantes establezcan niveles de protección y garanticen el suministro de información sobre los niveles de protección a los buques que operen en su mar territorial o que hayan comunicado su intención de entrar en su mar territorial, se aconsejará a tales buques que mantengan la vigilancia y notifiquen inmediatamente a su Administración y a cualquier Estado ribereño cercano toda información que llegue a su conocimiento y que pueda afectar a la protección marítima en la zona.

7.9.1 Al comunicar a tales buques el nivel de protección aplicable, el Gobierno Contratante también les comunicará, teniendo en cuenta las orientaciones que se dan en la parte B del presente Código, cualquier medida de protección que deban adoptar y, si resulta procedente, las medidas que haya adoptado él mismo para dar protección contra la amenaza.

8 EVALUACION DE LA PROTECCION DEL BUQUE

8.1 La evaluación de la protección del buque es parte integrante y esencial del proceso de elaboración y actualización del plan de protección del buque.

8.2 El oficial de la compañía para la protección marítima garantizará que las personas que realicen la evaluación de la protección del buque tengan los conocimientos necesarios para llevar a cabo esa labor, de conformidad con lo dispuesto en la presente sección y teniendo en cuenta las orientaciones que se dan en la parte B del presente Código.

8.3 A reserva de lo dispuesto en la sección 9.2.1, una organización de protección reconocida podrá llevar a cabo la evaluación de la protección de un determinado buque.

8.4 La evaluación de la protección del buque incluirá un reconocimiento sobre el terreno de los aspectos de protección, y abarcará, como mínimo, los siguientes elementos:

.1 identificación de las medidas, procedimientos y actividades existentes en relación con la protección;

.2 identificación y evaluación de las actividades esenciales a bordo del buque que es importante proteger;

.3 identificación de las posibles amenazas para las actividades esenciales a bordo del buque y la probabilidad de que se concreten a fin de establecer medidas de protección y el orden de prioridad de las mismas; y

.4 identificación de los puntos débiles, incluidos los relacionados con el factor humano, de las infraestructuras, políticas y procedimientos.

8.5 La compañía documentará, examinará, aceptará y conservará la evaluación de la protección del buque.

9 PLAN DE PROTECCION DEL BUQUE

9.1 Todo buque llevará a bordo un plan de protección del buque aprobado por la Administración. El plan comprenderá los tres niveles de protección que se definen en la presente parte del Código.

9.1.1 A reserva de lo dispuesto en la sección 9.2.1, una organización de protección reconocida puede preparar el plan de protección para un determinado buque.

9.2 La Administración podrá delegar el examen y la aprobación de los planes de protección de los buques, o de enmiendas a un plan previamente aprobado, en organizaciones de protección reconocidas.

9.2.1 En tales casos, la organización de protección reconocida encargada del examen y aprobación del plan de protección para un buque en particular, o de las enmiendas al mismo, no habrá participado en la preparación de la evaluación de la protección del buque ni del plan de protección del buque ni de las enmiendas que se estén sometiendo a examen.

9.3 Cuando se presente para aprobación un plan de protección del buque o enmiendas a un plan previamente aprobado, se acompañará la evaluación de la protección que haya servido de base para la elaboración del plan o de las enmiendas.

9.4 Dicho plan se elaborará teniendo en cuenta las orientaciones que se dan en la parte B del Presente Código, y estará redactado en el idioma o idiomas de trabajo del buque. Si el idioma o idiomas utilizados no son el español, el francés ni el inglés, se incluirá una traducción a uno de estos idiomas. El plan se ocupará, como mínimo, de lo siguiente:

.1 medidas previstas para evitar que se introduzcan a bordo del buque armas, sustancias peligrosas y dispositivos destinados a ser utilizados contra personas, buques o puertos y cuyo transporte no esté autorizado;

.2 identificación de las zonas restringidas y medidas para prevenir el acceso no autorizado a ellas;

.3 medidas para prevenir el acceso no autorizado al buque;

.4 procedimientos para hacer frente a las amenazas para la protección o a un fallo de las medidas de protección, incluidas las disposiciones necesarias para mantener las operaciones esenciales del buque o de la interfaz buque-puerto;

.5 procedimientos para responder a cualquier instrucción sobre protección que den los Gobiernos Contratantes para el nivel de protección 3;

.6 procedimientos para la evacuación en caso de amenaza para la protección o de fallo de las medidas de protección;

.7 tareas del personal de a bordo al que se asignen responsabilidades de protección y del resto del personal de a bordo en relación con la protección;

.8 procedimientos para verificar las actividades de protección;

.9 procedimientos para la formación, los ejercicios y las prácticas relacionados con el plan;

.10 procedimientos para la interfaz con las actividades de protección de las instalaciones portuarias;

.11 procedimientos para el examen periódico del plan y su actualización;

.12 procedimientos para informar de los sucesos que afecten a la protección marítima;

.13 identificación del oficial de protección del buque;

.14 identificación del oficial de la compañía para la protección marítima, con sus datos de contacto para las 24 horas del día;

.15 procedimientos para garantizar que se llevan a cabo las inspecciones, pruebas, calibrado y mantenimiento del equipo de protección de a bordo;

.16 la frecuencia con que se deberá someter a prueba o calibrar el equipo de protección de a bordo;

.17 identificación de los lugares donde encuentren los dispositivos para activar el sistema de alerta de protección del buque; y

.18 procedimientos, instrucciones y orientaciones para la utilización del sistema de alerta de protección del buque, así como para su prueba, activación, desactivación y reactivación, y para limitar el número de falsos alertas. [1]

9.4.1 El personal que lleve a cabo las auditorías internas de las actividades de protección especificadas en el plan o que evalúe su implantación será independiente de las actividades objeto de verificación, a menos que esto no sea factible por el tamaño y la naturaleza de la compañía o del buque.

9.5 La Administración determinará qué cambios de un plan de protección del buque aprobado o del equipo de protección especificado en un plan aprobado no se implantarán sin que ella haya aprobado las correspondientes enmiendas a ese plan. Estos cambios serán por lo menos tan eficaces como, las medidas prescritas en el capítulo XI-2 y en la presente parte del Código.

9.5.1 La naturaleza de los cambios del plan de protección del buque o del equipo de protección que hayan sido específicamente aprobados por la Administración de conformidad con lo dispuesto en la sección 9.5 estará documentada de forma que quede clara tal aprobación. Esa aprobación estará disponible a bordo y se presentará junto con el certificado internacional de protección del buque (o el certificado internacional de protección del buque provisional). Si estos cambios son provisionales, no será necesario conservar dicha documentación a bordo una vez que se vuelva a las medidas o el equipo originales aprobados.

9.6 El plan podrá mantenerse en formato electrónico. En tal caso, estará protegido mediante procedimientos destinados a evitar que se borre, destruya o altere sin autorización.

9.7 El plan estará protegido contra el acceso o divulgación no autorizados.

9.8 Los planes de protección de los buques no están sujetos a la inspección de los oficiales debidamente autorizados por un Gobierno Contratante para tomar las medidas de control y cumplimiento estipuladas en la regla XI-2/9, salvo en las circunstancias especificadas en la sección 9.8.1.

9.8.1 Si los oficiales debidamente autorizados por un Gobierno Contratante tienen motivos fundados para creer que el buque no cumple las prescripciones del capítulo XI-2 o de la parte A del presente Código y el único medio de verificar o rectificar el incumplimiento es examinar las prescripciones pertinentes del plan de protección del buque, se permitirá con carácter excepcional un acceso limitado a las secciones específicas del plan relativas al incumplimiento, pero sólo con el consentimiento del Gobierno Contratante del buque pertinente, o del capitán. No obstante, las disposiciones del plan relacionadas con la sección 9.4, subsecciones .2, .4., .5, .7, .15. .17 y .18, de la presente parte del Código se consideran información confidencial y no se pueden someter a inspección a menos que dispongan otra cosa los Gobiernos Contratantes pertinentes.

10 REGISTROS

10.1 Se mantendrán a bordo, por lo menos durante el período mínimo que especifique la Administración, registros de las siguientes actividades que abarca el plan de protección del buque, teniendo presentes las disposiciones de la regla XI-2/9.2.3:

.1 formación, ejercicios y prácticas;

.2 amenazas para la protección marítima y sucesos que afectan a la protección marítima;

.3 fallos en la protección;

.4 cambios en el nivel de protección;

.5 comunicaciones relacionadas directamente con la protección del buque tales como amenazas específicas respecto del buque o de las instalaciones portuarias donde esté, o haya estado, el buque;

.6 auditorías internas y revisiones de las actividades de protección;

.7 revisión periódica de la evaluación de la protección del buque;

.8 revisión periódica del plan de protección del buque;

.9 implantación de las enmiendas al plan; y

.10 mantenimiento, calibrado y prueba del equipo de protección que haya a bordo, incluidas las pruebas del sistema de alerta de protección del buque.

10.2 Los registros se mantendrán en el idioma o idiomas de trabajo del buque. Si el idioma o idiomas utilizados no son el español, el francés ni el inglés, se incluirá una traducción a uno de estos idiomas.

10.3 Los registros podrán mantenerse en formato electrónico. En tal caso, estarán protegidos mediante procedimientos destinados a evitar que se borren, destruyan o alteren sin autorización.

10.4 Los registros se protegerán contra el acceso o divulgación no autorizados.

11 OFICIAL DE LA COMPAÑIA PARA LA PROTECCION MARITIMA

11.1 La compañía designará a un oficial de la compañía para la protección marítima. La persona designada como oficial de la compañía para la protección marítima podrá desempeñar este cargo respecto de uno o más buques, según el número o el tipo de buques que explote la compañía, siempre que se indique claramente de qué buques es responsable dicha persona. En función del número o el

tipo de buques que explote, la compañía podrá designar varias personas como oficiales de la compañía para la protección marítima, siempre que se indique claramente de qué buques es responsable cada persona.

11.2 Además de las que se estipulan en otras secciones de la presente parte del Código, las tareas y responsabilidades del oficial de la compañía para la protección marítima serán, sin que esta enumeración sea exhaustiva, las siguientes:

.1 informar del grado de amenaza al que posiblemente tenga que enfrentarse el buque, sirviéndose para ello de las pertinentes evaluaciones de la protección y de otra información adecuada;

.2 asegurarse de que se realizan evaluaciones de la protección del buque;

.3 garantizar la elaboración, presentación para aprobación y posterior implantación y mantenimiento del plan de protección del buque;

.4 asegurarse de que el plan de protección del buque se modifique según proceda, a fin de subsanar deficiencias y de satisfacer las necesidades de protección de cada buque;

.5 organizar las auditorías internas y las revisiones de las actividades de protección;

.6 organizar las verificaciones inicial y siguientes del buque por la Administración o la organización de protección reconocida;

.7 cerciorarse de que las deficiencias e incumplimientos descubiertos durante las auditorías internas, revisiones periódicas inspecciones de protección y verificaciones del cumplimiento se tratan y solucionan prontamente;

.8 acrecentar la toma de conciencia de la protección y la vigilancia;

.9 garantizar una formación adecuada para el personal responsable de la protección del buque;

.10 asegurarse de que existe una comunicación y una colaboración efectivas entre el oficial de protección del buque y los oficiales de protección de las instalaciones portuarias pertinentes;

.11 garantizar la compatibilidad entre las prescripciones de protección y las de seguridad;

.12 asegurarse de que, si se utilizan planes de protección de la flota o de buques gemelos, el plan de cada buque recoge con exactitud la información que es específica de ese buque; y

.13 garantizar la implantación y el mantenimiento de todo medio alternativo o equivalente aprobado para un buque determinado o para un grupo de buques.

12 OFICIAL DE PROTECCION DEL BUQUE

12.1 En cada buque se designará un oficial de protección del buque.

12.2 Además de las que se estipulan en otras secciones de la presente parte del Código, las tareas y responsabilidades del oficial de protección del buque serán, sin que esta enumeración sea exhaustiva, las siguientes:

.1 realizar inspecciones periódicas de la protección del buque para asegurarse de que se mantienen las medidas de protección que corresponda;

.2 mantener y supervisar la implantación del plan de protección del buque, incluidas cualesquiera enmiendas del mismo;

.3 coordinar los aspectos de protección de la manipulación de la carga y de las provisiones del buque con otro personal del buque y con los oficiales de protección de las instalaciones portuarias pertinentes;

.4 proponer modificaciones al plan de protección del buque;

.5 informar al oficial de la compañía para la protección marítima de toda deficiencia e incumplimiento descubiertos durante las auditorías internas, revisiones periódicas inspecciones de protección y verificaciones del cumplimiento y ejecución de cualquier medida correctiva;

.6 acrecentar la toma de conciencia de la protección y la vigilancia a bordo;

.7 garantizar que se ha impartido formación adecuada al personal de a bordo, según convenga;

.8 notificar todos los sucesos que afecten a la protección;

.9 coordinar la implantación del plan de protección del buque con el oficial de la compañía para la protección marítima y el oficial de protección de la instalación portuaria pertinente; y

.10 garantizar el funcionamiento, prueba, calibrado y mantenimiento adecuados del equipo de protección, si lo hay.

13 FORMACION, EJERCICIOS Y PRACTICAS EN RELACION CON LA PROTECCION DE LOS BUQUES

13.1 El oficial de la compañía para la protección marítima y el personal competente en tierra deberán tener conocimientos y haber recibido formación, teniendo en cuenta las orientaciones que se dan en la parte B del presente Código.

13.2 El oficial de protección del buque deberá tener conocimientos y haber recibido formación, teniendo en cuenta las orientaciones que se dan en la parte B del presente Código.

13.3 El personal de a bordo al cual se hayan asignado tareas y responsabilidades específicas de protección deberá comprender sus responsabilidades respecto de la protección del buque, según se describen en el plan de protección del buque, y deberá tener conocimientos y capacidad suficientes para desempeñar las tareas que se le asignen, teniendo en cuenta las orientaciones que se dan en la parte B del presente Código.

13.4 Para garantizar la implantación eficaz del plan de protección del buque, se llevarán a cabo ejercicios a intervalos adecuados teniendo en cuenta el tipo de buque, los cambios en el personal del buque, las instalaciones portuarias que se van a visitar y otras circunstancias del caso, así como las orientaciones que se dan en la parte B del presente Código.

13.5 El oficial de la compañía para la protección marítima garantizará la coordinación e implantación eficaces de los planes de protección de los buques mediante su participación en prácticas a intervalos adecuados, teniendo en cuenta las orientaciones que se dan en la parte B del presente Código.

14 PROTECCION DE LA INSTALACION PORTUARIA

14.1 La instalación portuaria deberá actuar con arreglo a los niveles de protección establecidos por el Gobierno Contratante en cuyo territorio esté situada. Las medidas y procedimientos de protección se aplicarán en las instalaciones portuarias de modo que se reduzcan al mínimo los inconvenientes o demoras para los pasajeros, los buques, el personal y los visitantes de los buques, las mercancías y los servicios.

14.2 En el nivel de protección 1, todas las instalaciones portuarias llevarán a cabo las actividades que se indican a continuación, aplicando las medidas adecuadas y teniendo en cuenta las orientaciones que se dan en la parte B del presente Código, a fin de identificar y tomar las medidas preventivas necesarias contra los sucesos que afecten a la protección:

.1 garantizar la ejecución de todas las tareas relacionadas con la protección de la instalación portuaria;

.2 controlar el acceso a la instalación portuaria;

.3 vigilar la instalación portuaria, incluidas las zonas de fondeo y atraque;

.4 vigilar las zonas restringidas a fin de que sólo tengan acceso a ellas las personas autorizadas;

.5 supervisar la manipulación de la carga;

.6 supervisar la manipulación de las provisiones del buque; y

.7 garantizar la disponibilidad inmediata de los medios para las comunicaciones sobre protección.

14.3 En el nivel de protección 2, se aplicarán las medidas de protección adicionales especificadas en el plan de protección de la instalación portuaria para cada una de las actividades señaladas en la sección 14.2. teniendo en cuenta las orientaciones que se dan en la parte B del presente Código.

14.4 En el nivel de protección 3, se aplicarán otras medidas concretas de protección especificadas en el plan de protección de la instalación portuaria para cada una de las actividades señaladas en la sección 14.2, teniendo en cuenta las orientaciones que se dan en la parte B del presente Código.

14.4.1 Asimismo, en el nivel de protección 3, las instalaciones portuarias deberán atender y dar cumplimiento a toda instrucción de protección impartida por el Gobierno Contratante en cuyo territorio esté situada la instalación portuaria.

14.5 Cuando se comunique a un oficial de protección de la instalación portuaria que un buque tiene dificultades para cumplir las prescripciones del capítulo XI-2 o de la presente parte, o para implantar las medidas y procedimientos señalados en el plan de protección del buque, y, en el caso del nivel de protección 3, para atender a las instrucciones de protección impartidas por el Gobierno Contratante en cuyo territorio esté situada la instalación portuaria, el oficial de protección de la instalación portuaria y el oficial de protección del buque deberán mantenerse en contacto y coordinar las medidas oportunas.

14.6 Cuando se comunique a un oficial de protección de una instalación portuaria que un buque se encuentra en un nivel de protección más alto que el de la instalación portuaria, dicho oficial deberá informar de ello a la autoridad competente y deberá mantenerse en contacto con el oficial de protección del buque y coordinar las medidas oportunas, si es necesario.

15 EVALUACION DE LA PROTECCION DE LA INSTALACION PORTUARIA

15.1 La evaluación de la protección de la instalación portuaria es parte integrante y esencial del proceso de elaboración y actualización del plan de protección de la instalación portuaria.

15.2 La evaluación de la protección de la instalación portuaria será realizada por el Gobierno Contratante en cuyo territorio esté situada la instalación portuaria. Un Gobierno Contratante podrá autorizar a una organización de protección reconocida para que realice la evaluación de la protección de una determinada instalación portuaria situada en su territorio.

15.2.1 Si la evaluación de la protección de la instalación portuaria ha sido realizada por una organización de protección reconocida, el Gobierno Contratante en cuyo territorio esté situada la instalación portuaria examinará dicha evaluación y la aprobará si cumple lo dispuesto en la presente sección.

15.3 Las personas que lleven a cabo la evaluación deberán tener los conocimientos necesarios para evaluar la protección de la instalación portuaria de conformidad con la presente sección, teniendo en cuenta las orientaciones que se dan en la parte B del presente Código.

15.4 Las evaluaciones de la protección de la instalación portuaria se revisarán y actualizarán periódicamente, teniendo en cuenta los posibles cambios de las amenazas y/o los cambios menores en la instalación portuaria y, en todos los casos, se revisarán y actualizarán cuando se registren cambios importantes en la instalación portuaria.

15.5 La evaluación de la protección de la instalación portuaria deberá incluir, como mínimo, los siguientes elementos:

.1 identificación y evaluación de los bienes e infraestructuras que es importante proteger;

.2 identificación de las posibles amenazas para esos bienes e infraestructuras y la probabilidad de que se concreten, a fin de establecer medidas de protección y el orden de prioridad de las mismas;

.3 identificación, selección y clasificación por orden de prioridad de las medidas para contrarrestar las amenazas y de los cambios de procedimientos y su grado de eficacia para reducir la vulnerabilidad; y

.4 identificación de los puntos débiles, incluidos los relacionados con el factor humano, de las infraestructuras, políticas y procedimientos.

15.6 El Gobierno Contratante podrá autorizar que la evaluación de la protección de la instalación portuaria abarque más de una instalación portuaria cuando el explotador, la ubicación, el funcionamiento, el equipo y el proyecto de tales instalaciones sean semejantes. Todo Gobierno Contratante que conceda una autorización tal comunicará a la Organización los pormenores de la misma.

15.7 Una vez ultimada la evaluación de la protección de la instalación portuaria, se elaborará un informe que consistirá en un resumen de la manera en la que se llevó a cabo la evaluación, una descripción de cada punto vulnerable detectado durante la evaluación y una descripción de las medidas que podrían aplicarse para contrarrestar cada uno de esos puntos vulnerables. Este informe se protegerá contra el acceso o la divulgación no autorizados.

16 PLAN DE PROTECCION DE LA INSTALACION PORTUARIA

16.1 Para cada instalación portuaria se elaborará y mantendrá, basándose en la evaluación de la protección de la instalación portuaria, un plan de protección de la instalación portuaria adecuado para

la interfaz buque-puerto. El plan comprenderá los tres niveles de protección que se definen en la presente parte del Código.

16.1.1 A reserva de lo dispuesto en la sección 16.2, una organización de protección reconocida puede preparar el plan de protección de una determinada instalación portuaria.

16.2 El plan de protección de la instalación portuaria deberá ser aprobado por el Gobierno Contratante en cuyo territorio esté situada la instalación portuaria.

16.3 Dicho plan se elaborará teniendo en cuenta las orientaciones se dan en la parte B del presente Código, y estará redactado en el idioma de trabajo de la instalación portuaria. El plan se ocupará, como mínimo, de lo siguiente:

.1 medidas previstas para evitar que se introduzcan a bordo de un buque o en la instalación portuaria armas, sustancias peligrosas y dispositivos destinados a ser utilizados contra personas, buques o puertos y cuyo transporte no esté autorizado;

.2 medidas destinadas a prevenir el acceso no autorizado a la instalación portuaria, a los buques amarrados en ella y a las zonas restringidas de la instalación portuaria;

.3 procedimientos para hacer frente a las amenazas para la protección o a un fallo de las medidas de protección, incluidas las disposiciones necesarias para mantener las operaciones esenciales de la instalación portuaria o de la interfaz buque-puerto;

.4 procedimientos para responder a cualquier instrucción sobre protección que dé, en el nivel de protección 3, el Gobierno Contratante en cuyo territorio se encuentre la instalación portuaria;

.5 procedimientos para la evacuación en caso de amenaza para la protección o de fallo de las medidas de protección;

.6 tareas del personal de la instalación portuaria al que se asignen responsabilidades de protección y del resto del personal de la instalación portuaria en relación con la protección;

.7 procedimientos para la interfaz con las actividades de protección del buque;

.8 procedimientos para la revisión periódica del plan y su actualización;

.9 procedimientos para informar de los sucesos que afecten a la protección marítima;

.10 identificación del oficial de protección de la instalación portuaria, con sus datos de contacto para las 24 horas del día;

.11 medidas para garantizar la protección de la información contenida en el plan;

.12 medidas para garantizar la protección eficaz de la carga y del equipo para la manipulación de la carga en la instalación portuaria;

.13 procedimientos para verificar el plan de protección de la instalación portuaria;

.14 procedimientos para la respuesta en caso de activación del sistema de alerta de protección de un buque en la instalación portuaria; y

.15 procedimientos para facilitar el permiso de tierra del personal del buque o los cambios de personal, así como el acceso de visitantes al buque, incluidos los representantes de las organizaciones para el bienestar de la gente de mar y los sindicatos.

16.4 El personal que realice las auditorías internas de las actividades de protección especificadas en el plan o que evalúe su implantación, será independiente de las actividades objeto de verificación, a menos que esto no sea factible por el tamaño y la naturaleza de la instalación portuaria.

16.5 El plan de protección de la instalación portuaria podrá combinarse con el plan de protección del puerto o cualquier otro plan del puerto para situaciones de emergencia, o formar parte de ellos.

16.6 El Gobierno Contratante en cuyo territorio esté situada la instalación portuaria determinará qué cambios del plan de protección de la instalación portuaria no se implantarán sin que él haya aprobado las correspondientes enmiendas a ese plan.

16.7 El plan podrá mantenerse en formato electrónico. En tal caso estará protegido mediante procedimientos destinados a evitar que se borre, destruya o altere sin autorización.

16.8 El plan se protegerá contra el acceso o divulgación no autorizados.

16.9 El Gobierno Contratante podrá autorizar que el plan de protección de una instalación portuaria abarque más de una instalación portuaria cuando el explotador, la ubicación, el funcionamiento, el equipo y el proyecto de tales instalaciones sean semejantes. Todo Gobierno Contratante que autorice estas disposiciones alternativas comunicará sus pormenores a la Organización.

17 OFICIAL DE PROTECCION DE LA INSTALACION PORTUARIA

17.1 Se designará un oficial de protección de la instalación portuaria para cada instalación portuaria. Una misma persona podrá ser designada oficial de protección de más de una instalación portuaria.

17.2 Además de las que se estipulan en otras secciones de la presente parte del Código, las tareas y responsabilidades del oficial de protección de la instalación portuaria serán, sin que esta enumeración sea exhaustiva, las siguientes:

.1 llevar a cabo una evaluación inicial completa de la instalación portuaria, tomando en consideración la oportuna evaluación de la protección de la instalación portuaria;

.2 garantizar la elaboración y el mantenimiento del plan de protección de la instalación portuaria;

.3 implantar el plan de protección de la instalación portuaria y realizar prácticas con él;

.4 realizar periódicamente inspecciones de protección de la instalación portuaria para asegurarse de que las medidas de protección siguen siendo adecuadas;

.5 recomendar e incluir, según proceda, modificaciones en el plan de protección de la instalación portuaria a fin de subsanar deficiencias y actualizar el plan en función de los cambios que haya en la instalación portuaria;

.6 acrecentar la toma de conciencia de la protección y la vigilancia entre el personal de la instalación portuaria;

.7 asegurarse de que se ha impartido la formación adecuada al personal responsable de la protección de la instalación portuaria;

.8 informar a las autoridades pertinentes de los sucesos que supongan una amenaza para la protección de la instalación portuaria y llevar un registro de los mismos;

.9 coordinar la implantación del plan de protección de la instalación portuaria con los pertinentes oficiales de protección de los buques y oficiales de las compañías para la protección marítima;

.10 coordinarse con los servicios de protección necesarios;

.11 asegurarse de que se cumplen las normas relativas al personal responsable de la protección de la instalación portuaria;

.12 garantizar el funcionamiento, prueba, calibrado y mantenimiento adecuados del equipo de protección, si lo hay; y

.13 ayudar a los oficiales de protección de los buques a confirmar la identidad de las personas que deseen subir a bordo cuando se les pida.

17.3 El oficial de protección de la instalación portuaria deberá recibir el apoyo necesario para desempeñar las tareas y responsabilidades que se le imponen en el capítulo XI-2 y en la presente parte del Código.

18 FORMACION, EJERCICIOS Y PRACTICAS EN RELACION CON LA PROTECCION DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS

18.1 El oficial de protección de la instalación portuaria y el personal de protección de la instalación portuaria competente deberán tener conocimientos y haber recibido formación, teniendo en cuenta las orientaciones que se dan en la parte B del presente Código.

18.2 El personal de la instalación portuaria que cumpla tareas específicas de protección deberá conocer sus funciones y responsabilidades en la esfera de la protección de la instalación portuaria, según figuren en el plan de protección de la instalación portuaria, y deberá tener conocimientos y capacidad suficientes para desempeñar las tareas que se le asignen, teniendo en cuenta las orientaciones que se dan en la parte B del presente Código.

18.3 Para garantizar la implantación eficaz del plan de protección de la instalación portuaria, se llevarán a cabo ejercicios a intervalos adecuados, teniendo en cuenta el tipo de operaciones de la instalación portuaria, los cambios en el personal de la instalación portuaria, el tipo de buque al que presta servicio la instalación portuaria y otras circunstancias del caso, así como las orientaciones que se dan en la parte B del presente Código.

18.4 El oficial de protección de la instalación portuaria garantizará la coordinación e implantación eficaces del plan de protección de la instalación portuaria mediante su participación en prácticas a intervalos adecuados, teniendo en cuenta las orientaciones que se dan en la parte B del presente Código.

19 VERIFICACION Y CERTIFICACION DE BUQUES

19.1 Verificaciones

19.1.1 Todo buque al que se aplique la presente parte del Código estará sujeto a las verificaciones que se especifican a continuación:

.1 una verificación inicial antes de que el buque entre en servicio o antes de que se expida por primera vez el certificado que se exige en la sección 19.2, que incluirá una verificación completa del sistema de protección del buque y de todo equipo de protección conexo al que sean aplicables las disposiciones pertinentes del capítulo XI-2, de la presente parte del Código y del plan aprobado de protección del buque. Mediante esta verificación se garantizará que el sistema de protección del buque y todo equipo de protección conexo se ajustan plenamente a los requisitos aplicables del capítulo XI-2 y de la presente parte del Código, se encuentran en un estado satisfactorio y responden a las necesidades del servicio a que está destinado el buque;

.2 una verificación de renovación a intervalos especificados por la Administración, pero que no excedan de cinco años, excepto cuando sea aplicable la sección 19.3. Mediante esta verificación se garantizará que el sistema de protección del buque y todo equipo de protección conexo se ajustan plenamente a los requisitos aplicables del capítulo XI-2. de la presente parte del Código y del plan de protección del buque aprobado, se encuentran en un estado satisfactorio y responden a las necesidades del servicio a que está destinado el buque;

.3 al menos una verificación intermedia. Si sólo se lleva a cabo una verificación intermedia, ésta tendrá lugar entre la segunda y la tercera fecha de vencimiento anual del certificado, según se define en la regla I/2 n). Esta verificación intermedia incluirá una inspección del sistema de protección del buque y de todo equipo de protección conexo, a fin de garantizar que siguen siendo satisfactorios para el servicio a que está destinado el buque. Esta verificación intermedia deberá refrendarse en el certificado;

.4 las verificaciones adicionales que la Administración decida.

19.1.2 Las verificaciones de los buques son competencia de los funcionarios de la Administración. No obstante, la Administración podrá delegar las verificaciones en una de las organizaciones de protección reconocidas a que se hace referencia en la regla XI-2/1.

19.1.3 En todos los casos, la Administración deberá garantizar plenamente que la verificación realizada es completa y eficaz y deberá comprometerse a tomar las medidas necesarias para cumplir esta obligación.

19.1.4 Después de la verificación, el sistema de protección del buque y todo equipo de protección conexo se mantendrán en condiciones que se ajusten a lo dispuesto en las reglas XI-2/4.2 y XI-2/6, en la presente parte del Código y en el plan de protección del buque aprobado. Una vez efectuada una verificación en virtud de lo dispuesto en la sección 19.1.1, no se introducirá ningún cambio en el sistema de protección del buque, en el equipo de protección conexo ni en el plan de protección del buque aprobado, sin la autorización de la Administración.

19.2 Expedición o refrendo del certificado

19.2.1 Se expedirá un certificado internacional de protección del buque después de que se haya llevado a cabo una verificación inicial o de renovación de conformidad con las disposiciones de la sección 19.1.

19.2.2 Dicho certificado será expedido o refrendado por la Administración o por una organización de protección reconocida que actúe en nombre de la Administración.

19.2.3 Un Gobierno Contratante podrá, a petición de la Administración, hacer que el buque sea sometido a una verificación y, si a su juicio se cumplen las disposiciones de la sección 19.1.1, expedirá o autorizará la expedición de un certificado internacional de protección del buque y, cuando proceda, refrendará o autorizará el refrendo de dicho certificado para el buque, de conformidad con el presente Código.

19.2.3.1 Se remitirá lo antes posible una copia del certificado y del informe de la verificación a la Administración solicitante.

19.2.3.2 El certificado así expedido incluirá una declaración de que se ha expedido a petición de la Administración y tendrá la misma validez y gozará del mismo reconocimiento que el expedido en virtud de la sección 19.2.2.

19.2.4 El certificado internacional de protección del buque se ajustará al modelo que figura en el apéndice del presente Código. Si el idioma utilizado no es el español, el francés ni el inglés, el texto incluirá una traducción a uno de estos idiomas.

19.3 Duración y validez del certificado

19.3.1 El certificado internacional de protección del buque se expedirá para el período que especifique la Administración, que no excederá de cinco años.

19.3.2 Cuando la verificación de renovación se concluya dentro de los tres meses anteriores a la fecha de expiración del certificado existente, el nuevo certificado será válido desde la fecha en que se concluya la verificación de renovación hasta una fecha que no sea posterior en más de cinco años a la fecha de expiración del certificado existente.

19.3.2.1 Cuando la verificación de renovación se concluya después de la fecha de expiración del certificado existente, el nuevo certificado será válido desde la fecha en que se concluya la verificación de renovación hasta una fecha que no sea posterior en más de cinco años a la fecha de expiración del certificado existente.

19.3.2.2 Cuando la verificación de renovación se concluya más de tres meses antes de la fecha de expiración del certificado existente, el nuevo certificado será válido desde la fecha en que se concluya la verificación de renovación hasta una fecha que no sea posterior en más de cinco años a la fecha en que se haya concluido dicha verificación de renovación.

19.3.3 Si se expide un certificado para un período inferior a cinco años, la Administración podrá prorrogar la validez del certificado más allá de la fecha de expiración hasta cubrir el período máximo especificado en la sección 19.3.1, a condición de que se lleven a cabo, según corresponda, las verificaciones a que se hace referencia en, la sección 19.1.1, aplicables en los casos en que un certificado se expide por un período de cinco años.

19.3.4 Si se ha concluido una verificación de renovación y no se puede expedir o depositar a bordo del buque el nuevo certificado antes de la fecha de expiración del certificado existente, la Administración o la organización de seguridad reconocida que actúe en nombre de la Administración podrá refrendar el certificado existente y dicho certificado se aceptará como válido durante un período adicional que no excederá de cinco meses, contados a partir de la fecha de expiración.

19.3.5 Si en la fecha de expiración de un certificado un buque no se encuentra en el puerto en que haya de ser objeto de verificación, la Administración podrá prorrogar el período de validez del certificado pero esta prórroga sólo se concederá con el fin de que el buque pueda proseguir su viaje hasta el puerto en que haya de ser objeto de verificación, y aun así únicamente en los casos en que se estime oportuno y razonable hacerlo. No se prorrogará ningún certificado por un período superior a tres meses, y el buque al que se le haya concedido tal prórroga no quedará autorizado en virtud de ésta, cuando llegue al puerto en que haya de ser objeto de verificación, a salir de dicho puerto sin haber obtenido previamente un nuevo certificado. Cuando se haya concluido la verificación de renovación, el nuevo certificado será válido por un período que no excederá de cinco años, contados a partir de la fecha de expiración del certificado existente antes de que se concediera la prórroga.

19.3.6 Todo certificado expedido a un buque dedicado a viajes cortos que no haya sido prorrogado en virtud de las precedentes disposiciones de la presente sección podrá ser prorrogado por la Administración por un período de gracia no superior a un mes a partir de la fecha de expiración indicada en el mismo. Cuando haya concluido la verificación de renovación, el nuevo certificado será válido por un período que no excederá de cinco años, contados a partir de la fecha de expiración del certificado existente antes de que se concediera la prórroga.

19.3.7 Si se concluye una verificación intermedia antes del período especificado en la sección 19.1.1:

.1 la fecha de expiración indicada en el certificado se sustituirá mediante un refrendo por una fecha que no sea posterior en más de tres años a la fecha en que se concluyó la verificación intermedia;

.2 la fecha de expiración podrá permanecer inalterada, a condición de que se lleven a cabo una o más verificaciones adicionales, de modo que no se excedan los intervalos máximos entre verificaciones prescritos en la sección 19.1.1.

19.3.8 Todo certificado expedido en virtud de lo prescrito en la sección 19.2 dejará de ser válido en cualquiera de los casos siguientes:

.1 si no se concluyen las verificaciones pertinentes dentro de los plazos especificados en la sección 19.1.1;

.2 si el certificado no se refrenda de conformidad con lo prescrito en las secciones 19.1.1.3 y 19.3.7.1, en caso de que sean aplicables;

.3 cuando una compañía asuma la responsabilidad de la explotación de un buque que no haya sido explotado por esa compañía anteriormente; y

.4 cuando el buque cambie su pabellón por el de otro Estado.

19.3.9 En caso de que:

.1 el buque cambie su pabellón por el de otro Gobierno Contratante, el Gobierno Contratante cuyo pabellón tenía anteriormente derecho a enarbolar el buque transmitirá lo antes posible a la nueva Administración copias del certificado internacional de protección del buque que llevará el buque antes del cambio, o toda la información relativa al mismo, y copias de los informes de verificación disponibles, o

.2 una compañía asuma la responsabilidad de la explotación de un buque que no haya explotado anteriormente, la antigua compañía transmitirá lo antes posible a la nueva copias de toda información relativa al certificado internacional de protección del buque o que pueda facilitar las verificaciones descritas en la sección 19.4.2.

19.4 Certificación provisional

19.4.1 Los certificados especificados en la sección 19.2 se expedirán únicamente cuando la Administración que expida el certificado esté plenamente convencida de que el buque cumple lo prescrito en la sección 19.1. No obstante, después del 1 de julio de 2004, hasta que se expida el certificado a que se hace referencia en la sección 19.1, la Administración podrá hacer que se expida un certificado internacional de protección del buque provisional, que deberá ajustarse al modelo que figura en el apéndice de la presente parte del Código, en los siguientes casos:

.1 cuando el buque carezca de certificado en su fecha de entrega o antes de su entrada en servicio o de su reincorporación al servicio;

.2 cuando el buque cambie el pabellón de un Gobierno Contratante por el de otro Gobierno Contratante;

.3 cuando el buque cambie el pabellón de un Estado que no sea un Gobierno Contratante por el de un Gobierno Contratante; o

.4 cuando una compañía asuma la responsabilidad de la explotación de un buque que no haya explotado anteriormente.

19.4.2 Sólo se expedirá un certificado internacional de protección del buque provisional cuando la Administración, o una organización de protección reconocida que actúe en su nombre, haya verificado que:

.1 se ha llevado a cabo la evaluación de la protección del buque prescrita en la presente parte del Código;

.2 el buque lleva a bordo copia de un plan de protección del buque que cumple lo prescrito en el capítulo XI-2 y en la parte A del presente Código, que se ha sometido a examen y aprobación y que se está implantando a bordo;

.3 se dispone a bordo de un sistema de alerta de protección del buque que cumple lo prescrito en la regla XI-2/6, si procede;

.4 el oficial de la compañía para la protección marítima:

.1 se ha asegurado de que:

.1 el plan de protección del buque ha sido examinado para verificar que cumple lo prescrito en la presente parte del Código;

.2 el plan se ha sometido a aprobación; y

.3 el plan se está implantando a bordo; y

.2 ha habilitado los medios necesarios, incluidos los relativos a los ejercicios, prácticas y auditorías internas, para cerciorarse de que el buque superará con éxito la verificación prescrita en la sección 19.1.1.1 en el plazo de seis meses;

.5 se han tomado las disposiciones necesarias para llevar a cabo las verificaciones prescritas en la sección 19.1.1.1;

.6 el capitán, el oficial de protección del buque y el resto del personal del buque con funciones específicas de protección están familiarizados con sus tareas y responsabilidades, según se indican en la presente parte del Código, y con las disposiciones del plan de protección del buque que se lleva a bordo, y que esta información se les ha facilitado en el idioma de trabajo del personal del buque o en un idioma que entienden; y

.7 el oficial de protección del buque cumple los requisitos estipulados en la presente parte del Código.

19.4.3 La Administración, o una organización de protección reconocida autorizada a actuar en su nombre, podrá expedir un certificado internacional de protección del buque provisional.

19.4.4 El certificado internacional de protección del buque provisional será válido por un período de seis meses, o hasta que se expida el certificado prescrito en la sección 19.2, si esta última fecha es anterior, y no podrá prorrogarse.

19.4.5 Ningún Gobierno Contratante hará que se expida consecutivamente un segundo certificado internacional de protección del buque provisional a un buque si, en opinión de la Administración o de la organización de protección reconocida, uno de los objetivos del buque o de la compañía que solicite tal certificado es eludir el pleno cumplimiento del capítulo XI-2 y de la presente parte del Código, transcurrido el período de validez del certificado provisional inicial especificado en la sección 19.4.4.

19.4.6 A los efectos de la regla XI-2/9, los Gobiernos Contratantes podrán asegurarse, antes de aceptar la validez de un certificado internacional de protección del buque provisional, de que se cumple lo prescrito en las secciones 19.4.2.4 a 19.4.2.6.

APENDICE DE LA PARTE A

APENDICE 1

Modelo de certificado internacional de protección del buque

CERTIFICADO INTERNACIONAL DE PROTECCION DEL BUQUE

(Sello oficial) (Estado)

Nº del Certificado

Expedido en virtud de las disposiciones del

CODIGO INTERNACIONAL PARA LA PROTECCION DE LOS BUQUES Y DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS (CODIGO PBIP)

Bajo la autoridad del Gobierno de ____
(nombre del Estado)

por ____
(persona u organización autorizada)

Nombre del buque: ....

Número o letras distintivos:..

Puerto de matrícula: ....

Tipo de buque: ....

Arqueo bruto: ....

Número IMO: ....

Nombre y dirección de la compañía: ....

SE CERTIFICA:

1 Que el sistema de protección del buque y todo equipo de protección conexo han sido objeto de verificación de conformidad con la sección 19.1 de la parte A del Código PBIP.

2 Que la verificación ha demostrado que el sistema de protección del buque y todo equipo de protección conexo son satisfactorios en todos los sentidos y que el buque cumple las prescripciones aplicables del capítulo XI-2 del Convenio y de la parte A del Código PBIP.

Que el buque cuenta con un plan de protección del buque aprobado.

Fecha de la verificación inicial/de renovación en que se basa el presente Certificado ....

El presente Certificado es válido hasta el ....
a reserva de las verificaciones prescritas en la sección 19.1.1 de la parte A del Código PBIP.

Expedido en ....
(lugar de expedición del certificado)

Fecha de expedición...
(firma del funcionario debidamente autorizado que expide el certificado)

(Sello o estampilla de la autoridad expedidora, según proceda)

REFRENDO DE LA VERIFICACION INTERMEDIA

SE CERTIFICA que en una verificación intermedia efectuada de conformidad con lo prescrito en la sección 19.1.1 de la parte A del Código PBIP se ha comprobado que el buque cumple las prescripciones pertinentes del capítulo XI-2 del Convenio y de la parte A del Código PBIP.

Verificación intermedia

Firmado ....
(firma del funcionario autorizado)

Lugar ....

Fecha ....

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

REFRENDO DE VERIFICACIONES ADICIONALES

Verificación adicional

Firmado ....
(firma del funcionario autorizado)

Lugar ....

Fecha..

(Sello o estampilla de la autoridad según proceda)

Verificación adicional

Firmado ....
(firma del funcionario autorizado)

Lugar ....

Fecha ....

(Sello o estampilla de la autoridad según proceda)

Verificación adicional

Firmado ....
(firma del funcionario autorizado)

Lugar ....

Fecha ....

(Sello o estampilla de la autoridad según proceda)

VERIFICACION ADICIONAL DE CONFORMIDAD CON LO DISPUESTO

EN LA SECCION A/19.3.7.2 DEL CODIGO PBIP

SE CERTIFICA que en una verificación adicional efectuada de conformidad con lo prescrito en la sección 19.3.7.2 de la parte A del Código PBIP se ha comprobado que el buque cumple las prescripciones pertinentes del capítulo XI-2 del Convenio y de la parte A del Código PBIP.

Firmado ....
(firma del funcionario autorizado)

Lugar ....

Fecha ....

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

REFRENDO PARA PRORROGAR LA VALIDEZ DEL CERTIFICADO, SI ESTA ES INFERIOR A CINCO AÑOS, CUANDO SEA APLICABLE LA SECCION A/19.3.3 DEL CODIGO PBIP

El buque cumple las prescripciones pertinentes de la parte A del Código PBIP, y se aceptará el presente Certificado como válido, de conformidad con lo prescrito en la sección 19.3.3 de la parte A del Código PBIP, hasta el ....

Firmado ....
(firma del funcionario autorizado)

Lugar ....

Fecha ....

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

REFRENDO CUANDO SE HAYA LLEVADO A CABO LA VERIFICACION DE RENOVACION Y SEA APLICABLE LA SECCION A/19.3.4 DEL CODIGO PBIP

El buque cumple las prescripciones pertinentes de la parte A del Código PBIP, y se aceptará el presente Certificado como válido, de conformidad con lo prescrito en la sección 19.3.4 de la pare A del Código PBIP, hasta el ....

Firmado ....
(firma del funcionario autorizado)

Lugar ....

Fecha ....

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

REFRENDO PARA PRORROGAR LA VALIDEZ DEL CERTIFICADO HASTA LA LLEGADA AL PUERTO EN QUE HA DE HACERSE LA VERIFICACION CUANDO SEA APLICABLE LA SECCION A/19.3.5 DEL CODIGO PBIP, O POR UN PERIODO DE GRACIA CUANDO SEA APLICABLE LA SECCION A/19.3.6 DEL CODIGO PBIP

El presente certificado se aceptará como válido, de conformidad con lo prescrito en la sección 19.3.5/19.3.6 de la parte A del Código PBIP, hasta el ....

Firmado ....
(firma del funcionario autorizado)

Lugar ....

Fecha ....

(Sello o estampilla de la autoridad según proceda)

REFRENDO PARA ADELANTAR LA FECHA DE EXPIRACION CUANDO SEA APLICABLE LA SECCION A/19.3.7.1 DEL CODIGO PBIP

De conformidad con lo prescrito en la sección 19.3.7.1 de la parte A del Código PBIP. la nueva fecha de expiración es: ....

Firmado ....
(firma del funcionario autorizado)

Lugar ....

Fecha ....

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

APENDICE 2

Modelo de certificado internacional de protección del buque provisional

CERTIFICADO INTERNACIONAL DE PROTECCION DEL BUQUE PROVISIONAL

(Sello oficial) (Estado)

Nº del Certificado

Expedido en virtud de las disposiciones del

CODIGO INTERNACIONAL PARA LA PROTECCION DE LOS BUQUES Y DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS (CODIGO PBIP)

Bajo la autoridad del Gobierno de ____
(nombre del Estado)

por ____
(persona u organización autorizada)

Nombre del buque: ....

Número o letras distintivos: ....

Puerto de matrícula: ....

Tipo de buque: ....

Arqueo bruto: ....

Número IMO: ....

Nombre y, dirección de la compañía: ....

Indíquese si el presente es un segundo certificado provisional
expedido consecutivamente al inicial ....Sí/No

En caso afirmativo, indíquese la fecha de expedición del certificado provisional inicial ....

SE CERTIFICA QUE se han cumplido las prescripciones de la sección A/19.4.2, de la parte A del Código PBIP.

Se expide el presente Certificado de conformidad con la sección A/19.4 del Código PBIP.

El presente Certificado es válido hasta el ....

Expedido en...
(lugar de expedición del certificado)

Fecha de expedición.................................. ....

(firma del funcionario debidamente autorizado
que expide el certificado)

(Sello o estampilla de la autoridad expedidora, según proceda)

PARTE B

ORIENTACIONES RELATIVAS A LAS DISPOSICIONES DEL CAPITULO XI-2 DEL ANEXO DEL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO, Y A LA PARTE A DEL PRESENTE CODIGO

1 INTRODUCCION

Generalidades

1.1 En el preámbulo del presente Código se señala que el capítulo XI-2 y la parte A del Código constituyen el nuevo sistema internacional de medidas destinadas a incrementar la protección marítima que permite que los buques y las instalaciones portuarias cooperen para detectar y prevenir los actos que supongan una amenaza para la protección en el sector del transporte marítimo.

1.2 En esta introducción se describen de manera concisa los procesos previstos para el establecimiento y la implantación de las medidas y los medios necesarios para lograr y mantener el cumplimiento de las disposiciones del capítulo XI-2 y de la parte A del presente Código y se identifican los principales elementos respecto de los cuales se ofrece orientación. Dicha orientación se facilita en los párrafos 2 a 19. Se hacen asimismo algunas consideraciones esenciales que deben tenerse en cuenta en relación con la aplicación de las orientaciones relativas a los buques y las instalaciones portuarias.

1.3 Incluso si el interés del lector se refiere únicamente a los buques, se recomienda vivamente que se lea la presente parte del Código en su conjunto y especialmente los párrafos relativos a las instalaciones portuarias. Lo mismo cabe decir que quienes se interesen principalmente por las instalaciones portuarias: también deben leer los párrafo relativos a los buques.

1.4 Las orientaciones facilitadas en los párrafos que figuran a continuación se refieren fundamentalmente a la protección del buque cuando éste se encuentra en una instalación portuaria. Pueden darse casos en los que un buque suponga una amenaza para la instalación portuaria; por ejemplo, porque, una vez que se encuentre dentro de ella, pueda utilizarse como base para lanzar un ataque. Cuando se examinen las medidas de protección necesarias para hacer frente a amenazas a la protección que surjan de un buque, los encargados de efectuar una evaluación de la protección de la instalación portuaria o de preparar el plan de protección de la instalación portuaria deben ver cómo se puede adaptar a cada caso las orientaciones que figuran en los párrafos siguientes.

1.5 Se informa al lector de que nada de lo dispuesto en la presente parte del Código debe leerse o interpretarse de forma que entre en conflicto con ninguna de las disposiciones del capítulo XI-2 o de la parte A del presente Código, las cuales siempre prevalecerán sobre toda incongruencia involuntaria con ellas que pueda haberse formulado por descuido en la presente parte del Código, invalidándola. Las orientaciones que se brindan en la presente parte del Código siempre deben leerse, interpretarse y aplicarse de manera coherente con el propósito, los objetivos y los principios establecidos en el capítulo XI-2 y en la parte A del presente Código.

Responsabilidades de los Gobiernos Contratantes

1.6 Los Gobiernos Contratantes tienen diversas responsabilidades en virtud de lo dispuesto en el capítulo XI-2 y en la parte A del presente Código, algunas de las cuales se indican a continuación:

- determinar el nivel de protección aplicable;

- aprobar el plan de protección del buque y las correspondientes enmiendas a un plan previamente aprobado;

- verificar el cumplimiento por los buques de las disposiciones del capítulo XI-2 y de la parte A del presente Código y expedir el certificado internacional de protección del buque;

- determinar qué instalaciones portuarias situadas en su territorio deben designar un oficial de protección de la instalación portuaria, que será el responsable de la preparación del plan de protección de la instalación portuaria;

- asegurarse de que se realiza y aprueba la evaluación de la protección de la instalación portuaria y toda enmienda posterior a una evaluación previamente aprobada;

- aprobar el plan de protección de la instalación portuaria y toda enmienda posterior a un plan previamente aprobado;

- ejecutar las medidas de control y cumplimiento;

- someter a prueba los planes aprobados; y

- comunicar la información a la Organización Marítima Internacional y a los sectores naviero y portuario.

1.7 Los Gobiernos Contratantes pueden nombrar o establecer autoridades designadas dentro del propio Gobierno para realizar, con respecto a las instalaciones portuarias, las tareas de protección estipuladas en el capítulo XI-2 y en la parte A del presente Código y autorizar a las organizaciones de protección reconocidas a que realicen cierta labor con respecto a las instalaciones portuarias, si bien la decisión final acerca de la aceptación y aprobación de dicha labor deberá ser adoptada por el Gobierno Contratante o la autoridad designada. Las Administraciones podrán también delegar la realización de ciertas tareas de protección relativas a los buques en las organizaciones de protección reconocidas. No podrán delegarse en una organización de protección reconocida las siguientes tareas o actividades:

- determinar el nivel de protección aplicable;

- determinar qué instalaciones portuarias situadas en el territorio de un Gobierno Contratante deben designar un oficial de protección de la instalación portuaria y preparar un plan de protección de la instalación portuaria

- aprobar una evaluación de la protección de la instalación portuaria o las enmiendas ulteriores a una evaluación previamente aprobada;

- aprobar un plan de protección de la instalación portuaria o las enmiendas ulteriores a un plan previamente aprobado

- ejecutar las medidas de control y cumplimiento; y

- definir los casos en que es necesaria una declaración de protección marítima.

Determinación del nivel de protección

1.8 Los Gobiernos Contratantes son responsables de determinar el nivel de protección que se aplica en un momento determinado a los buques e instalaciones portuarias. La parte A del presente Código define tres niveles de protección para uso internacional. Son los siguientes:

- Nivel de protección 1 (normal): el nivel al que funcionan normalmente los buques e instalaciones portuarias;

- Nivel de protección 2 (reforzado): el nivel que se aplicará si hay un incremento del riesgo de que se produzca un suceso que afecte a la protección;

- Nivel de protección 3 (excepcional): el nivel que se aplicará durante el período de tiempo en que sea probable o inminente un suceso que afecte a la protección.

La compañía y el buque

1.9 Toda compañía que explote buques a los que se apliquen el capítulo XI-2 y la parte A del presente Código deberá designar un oficial de la compañía para la protección marítima, para la compañía, y un oficial de protección del buque para cada uno de sus buques. En la parte A del presente Código se definen las funciones, responsabilidades y requisitos de formación de estos oficiales, y los requisitos para los ejercicios y las prácticas que se deben realizar.

1.10 Entre otras, las responsabilidades del oficial de la compañía para la protección marítima son, de forma resumida, cerciorarse de que se realiza correctamente una evaluación de la protección del buque, se prepara un plan de protección del buque y se somete a aprobación, por una Administración o por una entidad en su nombre, y posteriormente se lleva a bordo de cada buque al que se aplica la parte A del presente Código y respecto del cual dicha persona haya sido nombrada oficial de la compañía para la protección marítima.

1.11 En el plan de protección del buque deben indicarse las medidas de protección, tanto físicas como operativas, que debe tomar el buque para poder funcionar siempre en el nivel de protección 1. El plan debe indicar asimismo las medidas de protección adicionales o intensificadas que el buque puede adoptar para pasar al nivel de protección 2 y poder operar en dicho nivel, cuando así se le ordene. Además, el plan debe indicar las posibles medidas preparatorias que el buque tendría que tomar para responder con prontitud a las instrucciones que podría recibir de los encargados de hacer frente, en el nivel de protección 3, a un suceso que afecte a la protección marítima o a la amenaza de éste.

1.12 Los buques a los que se aplican las prescripciones del capítulo XI-2 y la parte A del presente Código deben disponer de un plan de protección del buque aprobado por la Administración, o en nombre de ésta, y operar con arreglo a dicho plan. El oficial de protección del buque y el oficial de la compañía para la protección marítima comprobarán que el plan es correcto y eficaz en todo momento, y para ello podrán realizar auditorías internas. Si se modifica alguno de los elementos del plan aprobado para los que la Administración haya decidido que se necesita aprobación, tal modificación tendrá que someterse a examen y aprobación antes de incorporarse al plan aprobado e implantarse en el buque.

1.13 El buque debe llevar un certificado internacional de protección del buque en el que se indique que el buque cumple lo prescrito en el capítulo XI-2 y en la parte A del presente Código. La parte A del presente Código incluye las disposiciones relativas a la verificación y certificación del cumplimiento de las prescripciones sobre las verificaciones iniciales, de renovación e intermedias por parte del buque.

1.14 Cuando el buque se encuentre en un puerto o se dirija a un puerto de un Gobierno Contratante, el Gobierno Contratante tiene el derecho, de conformidad con lo dispuesto en la regla XI-2/9, de ejecutar diversas medidas de control y cumplimiento con respecto a ese buque. El buque está sujeto a las inspecciones de supervisión por el Estado rector del puerto, aunque esas inspecciones no incluirán normalmente el examen del propio plan de protección del buque, salvo en circunstancias muy concretas. El buque también puede ser objeto de medidas de control adicionales si el Gobierno Contratante que ejecuta las medidas de control y cumplimiento tiene motivos para pensar que se ha comprometido la protección del buque, o la de las instalaciones portuarias que éste ha utilizado.

1.15 También se exige al buque que lleve a bordo información que, previa solicitud, deberá poner a disposición de los Gobiernos Contratantes, y en la que se indicará quién es el responsable de las decisiones relativas al empleo del personal del buque y otros aspectos relacionados con el uso del buque.

La instalación portuaria

1.16 Cada Gobierno Contratante tiene que asegurarse de que se realiza una evaluación de la protección de la instalación portuaria para cada una de las instalaciones portuarias situadas en su territorio que presten servicio a buques dedicados a viajes internacionales. Esas evaluaciones puede realizarlas el Gobierno Contratante, una autoridad designada o una organización de protección reconocida. Una vez ultimada, la evaluación de la protección de la instalación portuaria debe ser aprobada por el Gobierno Contratante o la autoridad designada correspondiente. Esta aprobación no podrá delegarse. Conviene revisar periódicamente estas evaluaciones.

1.17 La evaluación de la protección de la instalación portuaria es fundamentalmente un análisis de riegos de todos los aspectos de las operaciones de la instalación portuaria para determinar qué elemento o elementos de éstas son más susceptibles, y/o tienen más probabilidad, de sufrir un ataque. En este contexto, el riesgo es función de la amenaza de que se produzca un ataque, unida a la vulnerabilidad del blanco y a las consecuencias de tal ataque.

La evaluación incluirá lo siguiente:

- determinar la amenaza percibida para las instalaciones portuarias y la infraestructura;

- identificar los posibles puntos vulnerables; y

- calcular las consecuencias de los sucesos.

Una vez llevado a cabo el análisis, será posible realizar una evaluación general del nivel de riesgo. La evaluación de la protección de la instalación portuaria ayudará a determinar qué instalaciones deben designar un oficial de protección de la instalación portuaria y preparar un plan de protección de la instalación portuaria.

1.18 Las instalaciones portuarias que tengan que cumplir las prescripciones del capítulo XI-2 y la parte A del presente Código han de designar un oficial de protección de la instalación portuaria. En la parte A del presente Código se definen las tareas, responsabilidades y requisitos de formación de tales oficiales, así como los requisitos para los ejercicios y prácticas que han de realizarse.

1.19 En el plan de protección de la instalación portuaria deben indicarse las medidas de protección, tanto físicas como operativas, que debe tomar la instalación portuaria para poder funcionar siempre en el nivel de protección 1. El plan debe indicar asimismo las medidas de protección adicionales o intensificadas que la instalación portuaria puede adoptar para pasar al nivel de protección 2 y poder operar en dicho nivel cuando así se le ordene. Además, el plan debe indicar las posibles medidas preparatorias que la instalación portuaria tendría que tomar para responder con prontitud a las instrucciones que podría recibir de los encargados de hacer frente, en el nivel de protección 3. a un suceso que afecte a la protección marítima o a la amenaza de éste.

1.20 Las instalaciones portuarias que tengan que cumplir las prescripciones del capítulo XI-2 y la parte A del presente Código han de disponer de un plan de protección de la instalación portuaria aprobado por el Gobierno Contratante o por la autoridad designada correspondiente, y operar con arreglo a dicho plan. El oficial de protección de la instalación portuaria debe implantar las disposiciones del plan y vigilar que éste siga siendo correcto y eficaz en todo momento, ocupándose, entre otras cosas, de encargar auditorías internas de la aplicación del plan. Las enmiendas a elementos del plan aprobado que el Gobierno Contratante o la autoridad designada pertinente hayan decidido que requieren aprobación, tendrán que someterse a examen y aprobación antes de su incorporación al plan aprobado y de su implantación en la instalación portuaria. El Gobierno Contratante o la autoridad designada pertinente pueden someter a prueba la eficacia del plan. La evaluación de la protección de la instalación portuaria que abarque la instalación portuaria o en la que se haya basado la elaboración del plan debe revisarse periódicamente. Todas estas actividades pueden exigir la enmienda del plan aprobado. Toda enmienda de los elementos especificados de un plan aprobado tendrá que someterse a la aprobación del Gobierno Contratante o de la autoridad designada pertinente.

1.21 Los buques que utilicen instalaciones portuarias pueden ser objeto de inspección en el ámbito de la supervisión por el Estado rector del puerto y de las medidas de control adicionales indicadas en la regla XI-2/9. Las autoridades pertinentes pueden exigir que se facilite información sobre el buque, la carga, los pasajeros y el personal del buque antes de la entrada del buque en puerto. En algunas circunstancias se podría denegar la entrada a puerto.

Información y comunicación

1.22 El capítulo XI-2 y la parte A del presente Código exigen que los Gobiernos Contratantes faciliten cierta información a la Organización Marítima Internacional y que la información esté disponible para permitir una comunicación eficaz entre los Gobiernos Contratantes y entre los oficiales de protección de los buques o los oficiales de las compañías para la protección marítima y los oficiales de protección de las instalaciones portuarias.

2 DEFINICIONES

2.1 No se facilita orientación respecto de las definiciones que figuran en el capítulo XI-2 o en la parte A del presente Código.

2.2 A los efectos de la presente parte del Código regirán las siguientes definiciones:

.1 por "sección" se entiende una sección de la parte A del Código, que se indica como "sección A/<seguido del número de la sección>";

.2 por "párrafo" se entiende un párrafo de la presente parte del Código, que se indica como "párrafo<seguido del número del párrafo>"; y

.3 por "Gobierno Contratante", cuando se utiliza en los párrafos 14 a 18, se entiende "Gobierno Contratante en cuyo territorio se encuentre la instalación portuaria", y es expresión que incluye una referencia a la "autoridad designada".

3 AMBITO DE APLICACION

Generalidades

3.1 Se deben tener en cuenta las orientaciones recogidas en la presente parte al implantar las prescripciones del capítulo XI-2 y de la parte A del presente Código.

3.2 No obstante, hay que reconocer que las orientaciones sobre los buques serán aplicables en mayor o menor medida según el tipo de buque, su carga y/o pasajeros, el servicio que preste y las características de las instalaciones portuarias que utilice.

3.3 De igual modo, en relación con las orientaciones relativas a las instalaciones portuarias, el grado de aplicación de dichas orientaciones dependerá de las instalaciones portuarias, del tipo de buques que utilicen esas instalaciones, del tipo de carga y/o pasajeros y de los servicios que presten los buques que las utilicen.

3.4 Las disposiciones del capítulo XI-2 y de la parte A del presente Código no están previstas para ser aplicadas a las instalaciones portuarias proyectadas y utilizadas principalmente para fines militares.

4 RESPONSABILIDADES DE LOS GOBIERNOS CONTRATANTES

Protección de las evaluaciones y los planes

4.1 Los Gobiernos Contratantes deben asegurarse de que se han tomado las medidas necesarias para evitar la divulgación no autorizada de material confidencial sobre protección referente a las evaluaciones de la protección de los buques, planes de protección de los buques, evaluaciones de la protección de las instalaciones portuarias y planes de protección de las instalaciones portuarias, o a evaluaciones o planes concretos, así como el acceso no autorizado a dicho material.

Autoridades designadas

4.2 Los Gobiernos Contratantes podrán nombrar a una autoridad designada, dentro del propio Gobierno, para que desempeñe sus funciones de protección en relación con las instalaciones portuarias, indicadas en el capítulo XI-2 o en la parte A del presente Código.

Organizaciones de protección reconocidas

4.3 Los Gobiernos Contratantes podrán autorizar a una organización de protección reconocida (OPR) para que realice ciertas actividades relacionadas con la protección, entre las que se incluyen las siguientes:

.1 la aprobación de los planes de protección de los buques, o de enmiendas a estos planes, en nombre de la Administración;

.2 la verificación y certificación de que el buque cumple lo prescrito en el capítulo XI-2 y en la parte A del presente Código, en nombre de la Administración; y

.3 la realización de las evaluaciones de la protección de las instalaciones portuarias exigidas por el Gobierno Contratante.

4.4 Una OPR podrá también asesorar a las compañías o instalaciones portuarias en materia de protección, incluidas las evaluaciones de la protección de los buques, los planes de protección de los buques, las evaluaciones de la protección de las instalaciones portuarias y los planes de protección de las instalaciones portuarias. Esto puede incluir la realización de la evaluación o el plan de protección de un buque o la evaluación o el plan de protección de una instalación portuaria. Si una OPR ha realizado la evaluación o el plan de protección de un buque, no deberá autorizarse a esa OPR a aprobar el plan de protección de ese buque.

4.5 Cuando den autorización a una OPR, los Gobiernos Contratantes tendrán en cuenta la competencia de tal organización. Una OPR debe poder demostrar lo siguiente:

.1 un conocimiento especializado de los aspectos de protección pertinentes;

.2 un conocimiento adecuado de las operaciones de los buques y los puertos, que incluirá un conocimiento del proyecto y la construcción de buques, si ofrece servicios a los buques, y del proyecto y la construcción de puertos, si ofrece servicios a las instalaciones portuarias;

.3 su capacidad para evaluar los riesgos más comunes en relación con la protección de las operaciones de los buques y las instalaciones portuarias, incluida la interfaz buque-puerto, y la forma de reducir al mínimo tales riesgos;

.4 su capacidad para actualizar y perfeccionar los conocimientos especializados de su personal;

.5 su capacidad para controlar que su personal sea en todo momento de confianza;

.6 su capacidad para mantener las medidas apropiadas para evitar la divulgación no autorizada de material confidencial sobre protección, o el acceso no autorizado al mismo;

.7 su conocimiento de lo prescrito en el capítulo XI-2 y en la parte A del presente Código, así como de la legislación nacional e internacional pertinente y de las prescripciones sobre protección;

.8 su conocimiento de las tendencias y amenazas actuales en relación con la protección;

.9 sus conocimientos sobre el reconocimiento y la detección de armas y sustancias o dispositivos peligrosos;

.10 sus conocimientos sobre el reconocimiento, sin carácter discriminatorio, de las características y pautas de comportamiento de las personas que puedan suponer una amenaza para la protección;

.11 su conocimiento de las técnicas utilizadas para eludir las medidas de protección; y

.12 su conocimiento de los equipos y sistemas de protección y vigilancia, y de sus limitaciones operacionales.

Al delegar tareas específicas en una OPR, los Gobiernos Contratantes, incluidas las Administraciones, se asegurarán de que la OPR cuenta con la capacidad necesaria para realizar la tarea.

4.6 Una organización reconocida, según se define en el regla 1/6, que cumpla lo prescrito en la regla XI-1/1, puede ser designada OPR si posee los conocimientos pertinentes en materia de protección indicados en el párrafo 4.5.

4.7 Podrá designarse como OPR a un puerto, a una autoridad portuaria o al explotador de una instalación portuaria si poseen los conocimientos pertinentes en materia de protección, indicados en el párrafo 4.5.

Determinación del nivel de protección

4.8 Al determinar el nivel de protección, los Gobiernos Contratantes deben tener en cuenta la información, tanto general como específica, sobre las amenazas. Los Gobiernos Contratantes deben determinar cuál es el nivel de protección aplicable a sus buques e instalaciones portuarias con arreglo a la siguiente escala de tres niveles:

- nivel de protección 1 (normal): el nivel al que funcionan normalmente los buques e instalaciones portuarias;

- nivel de protección 2 (reforzado): el nivel que se aplicará si hay un incremento del riesgo de que se produzca un suceso que afecte a la protección; y

- nivel de protección 3 (excepcional): el nivel que se aplicará durante el período en que sea probable o inminente un suceso que afecte a la protección.

4.9 El nivel de protección 3 sólo se establecerá como medida excepcional si hay información creíble de que es probable o inminente un suceso que afecte a la protección. El nivel de protección 3 sólo se mantendrá el tiempo que dure la amenaza identificada o el suceso real que afecte a la protección marítima. Aunque el nivel de protección puede pasar del nivel 1 al nivel 2 y, de ahí, al 3, también cabe la posibilidad de que el nivel de protección pase directamente del 1 al 3.

4.10 En todo momento el capitán del buque es el responsable máximo de la seguridad y la protección del buque. Incluso en el nivel de protección 3, un capitán puede pedir que se aclaren o modifiquen las instrucciones impartidas por los responsables de hacer frente a un suceso que afecte a la protección marítima o a la amenaza de éste, si tiene motivos para pensar que el cumplimiento de tales instrucciones puede poner en peligro la seguridad del buque.

4.11 El oficial de la compañía para la protección marítima (OCPM) o el oficial de protección del buque (OPB) deben ponerse en contacto lo antes posible con el oficial de protección de la instalación portuaria (OPIP) responsable de la instalación portuaria que el buque tenga previsto utilizar para determinar el nivel de protección aplicable a ese buque en la instalación portuaria. Una vez establecido el contacto con un buque, el OPIP notificará a éste cualquier cambio posterior en el nivel de protección de la instalación portuaria, y le facilitará toda la información sobre protección pertinente.

4.12 Aunque puede haber circunstancias en las que un buque funcione a un nivel de protección más alto que el de la instalación portuaria que esté utilizando, no debe darse nunca el caso de que un buque tenga un nivel de protección inferior al de la instalación portuaria que esté utilizando. Si un buque tiene un nivel de protección superior al de la instalación portuaria que desea utilizar, el OCPM o el OPB lo notificarán sin demora al OPIP. El OPIP llevará a cabo una evaluación del caso concreto, en

colaboración con el OCPM o el OPB, y llegará a un acuerdo con el buque sobre las medidas de protección adecuadas, entre las que puede figurar el cumplimentar y firmar una declaración de protección marítima.

4.13 Los Gobiernos Contratantes deben estudiar la mejor manera de divulgar rápidamente la información sobre cambios en los niveles de protección. Las Administraciones pueden utilizar mensajes NAVTEX o avisos a los navegantes para notificar dichos cambios a los buques y a los OCPM y OPB. También pueden utilizar otros medios de comunicación que ofrezcan una velocidad y una cobertura iguales o superiores. Los Gobiernos Contratantes deben habilitar los medios para notificar a los OPIP los cambios en los niveles de protección. También deben recoger y actualizar los datos de contacto para la lista de personas a las que haya que informar de los cambios en los niveles de protección. Así como la información sobre el nivel de protección no tiene porque considerarse particularmente confidencial, la información sobre la amenaza subyacente sí puede ser muy confidencial. Los Gobiernos Contratantes deben estudiar cuidadosamente el tipo y el grado de detalle de la información que se transmite y el método que se utiliza para transmitirla a los oficiales de protección de los buques oficiales de las compañías para la protección marítima y oficiales de protección de las instalaciones portuarias.

Puntos de contacto e información sobre los planes de protección de las instalaciones portuarias

4.14 Cuando una instalación portuaria disponga de un plan de protección de la instalación portuaria, deberá informarse de ello a la Organización, y esa información también se pondrá en conocimiento de los OCPNI y OPB. Sólo se comunicará que existe dicho plan, no debiéndose publicar ningún otro pormenor sobre el mismo. Los Gobiernos Contratantes deben examinar la posibilidad de establecer puntos de contacto centrales o regionales, o bien otros medios para facilitar información actualizada sobre los lugares en los que existen planes de protección de instalaciones portuarias, junto con los datos de contacto del OPIP pertinente. La existencia de dichos puntos de contacto debe divulgarse. También podrían facilitar información sobre las organizaciones de protección reconocidas que se hayan designado para actuar en nombre del Gobierno Contratante, con los pormenores de las responsabilidades concretas delegadas en dichas organizaciones de protección reconocidas y las condiciones de dicha delegación.

4.15 En el caso de los puertos que no tengan un plan de protección de la instalación portuaria (ni dispongan, por tanto, de un OPIP), el punto de contacto central o regional debe poder designar a una persona competente en tierra que pueda organizar, si es necesario, las medidas de protección adecuadas para el tiempo que dure la escala del buque.

4.16 Los Gobiernos Contratantes deben facilitar también los datos de contacto de los funcionarios a los que el OPB, el OCPM o el OPIP pueden notificar los aspectos de protección preocupantes. Estos funcionarios del Gobierno deben evaluar las notificaciones recibidas antes de tomar las medidas oportunas. Los problemas notificados pueden guardar relación con medidas de protección que caigan bajo la jurisdicción de otro Gobierno Contratante. En tal caso, los Gobiernos Contratantes deben examinar la posibilidad de ponerse en contacto con sus homólogos del otro Gobierno Contratante para analizar si se necesitan medidas correctivas. A tal efecto, deberían comunicarse a la Organización Marítima Internacional los datos de contacto de los funcionarios gubernamentales.

4.17 Los Gobiernos Contratantes también deben poner a disposición de los otros Gobiernos Contratantes que lo soliciten la información indicada en los párrafos 4.14 a 4.16.

Documentos de identidad

4.18 Se recomienda a los Gobiernos Contratantes que expidan documentos de identidad adecuados a los funcionarios que tengan derecho a subir a bordo de los buques o a entrar en las instalaciones portuarias en el desempeño de sus funciones y a que habiliten procedimientos para verificar la autenticidad de tales documentos.

Plataformas fijas y flotantes y unidades móviles de perforación mar adentro emplazadas

4.19 Los Gobiernos Contratantes deben examinar la posibilidad de establecer medidas de protección adecuadas para las plataformas fijas y flotantes y las unidades móviles de perforación mar adentro emplazadas, a fin de hacer posible que interactúen con los buques que deben cumplir las disposiciones del capítulo XI-2 y la parte A del presente Código.

Buques que no tienen que cumplir la parte A del presente Código

4.20 Los Gobiernos Contratantes deben examinar la posibilidad de establecer medidas de protección adecuadas para incrementar la protección de los buques a los que no se aplica el capítulo XI-2 ni la parte A del presente Código, y para garantizar que toda disposición sobre protección aplicable a tales buques permite la interacción de éstos con los buques a los que se aplica la parte A del Código.

Amenazas a los buques y otros sucesos en el mar

4.21 Los Gobiernos Contratantes deben ofrecer orientaciones generales sobre las medidas que estimen oportunas para reducir los riesgos para la protección de los buques que enarbolen su pabellón cuando se encuentren en el mar. Deben ofrecer orientaciones específicas sobre las medidas que procede adoptar en función de los niveles de protección 1 a 3, si:

.1 hay un cambio en el nivel de protección aplicable al buque mientras éste se encuentre en el mar, por ejemplo, debido a la zona geográfica en la que navegue o relacionado con el propio buque; y

. 2 el buque se ve envuelto en un suceso, o amenaza, que afecta a la protección marítima mientras se encuentra en el mar.

Los Gobiernos Contratantes deben definir los mejores métodos y procedimientos para estos casos. En caso de que sea inminente un ataque, el buque debe intentar establecer una comunicación directa con los responsables de hacer frente a los sucesos que afectan a la protección marítima en el Estado de abanderamiento.

4.22 Los Gobiernos Contratantes deben establecer también un punto de contacto que ofrezca asesoramiento en materia de protección a todo buque:

.1 que tenga derecho a enarbolar su pabellón; o

.2 que esté operando en su mar territorial o haya comunicado la intención de entrar en su mar territorial.

4.23 Los Gobiernos Contratantes deben ofrecer asesoramiento a los buques que operen en su mar territorial o hayan comunicado la intención de entrar en su mar territorial, lo cual puede incluir las siguientes recomendaciones:

.1 modificar o retrasar el paso previsto;

.2 seguir un rumbo determinado o dirigirse a un lugar específico;

.3 informar de la disponibilidad de personal o equipo que pueda embarcarse en el buque;

.4 coordinar el paso, la llegada a puerto o la salida de éste, de modo que quepa la posibilidad de una escolta de naves o aeronaves (aviones o helicópteros) de patrulla.

Los Gobiernos Contratantes deben recordar a los buques que operen en su mar territorial o hayan comunicado la intención de entrar en su mar territorial la existencia de cualquier zona restringida temporal que hayan publicado.

4.24 Los Gobiernos Contratantes deben recomendar que los buques que operen en su mar territorial o hayan comunicado la intención de entrar en su mar territorial implanten diligentemente para la protección del propio buque y la de otros buques que naveguen en sus inmediaciones, cualquier medida de protección que el Gobierno Contratante haya recomendado.

4.25 Los planes preparados por los Gobiernos Contratantes a los efectos indicados en el párrafo 4.22 deben incluir información sobre un punto de contacto del Gobierno Contratante, incluida la Administración, que se encuentre disponible las 24 horas del día. Estos planes deben incluir también información sobre las circunstancias en las que la Administración considera que debe pedirse asistencia a los Estados ribereños vecinos y un procedimiento de coordinación entre los oficiales de protección de las instalaciones portuarias y los oficiales de protección de los buques.

Acuerdos alternativos sobre protección

4.26 Al determinar cómo implantar el capítulo XI-2 y la parte A del presente Código, los Gobiernos Contratantes podrán firmar uno o varios acuerdos con uno o varios Gobiernos Contratantes. El ámbito de aplicación de un acuerdo estará limitado a viajes internacionales cortos en rutas fijas entre instalaciones portuarias situadas en el territorio de las partes en el acuerdo. Al firmar un acuerdo, y posteriormente, los Gobiernos Contratantes deben celebrar consultas con otros Gobiernos Contratantes y Administraciones que tengan interés en el acuerdo. Los buques que enarbolen el pabellón de un Estado que no sea parte en el acuerdo sólo podrán navegar en las rutas fijas cubiertas por el acuerdo si su Administración admite que el buque debe cumplir las disposiciones del acuerdo y le exige que lo haga. Estos acuerdos no deben en ningún caso comprometer el nivel de protección de otros buques e instalaciones portuarias que no estén cubiertos por el acuerdo en cuestión, y, en concreto, ningún buque cubierto por un acuerdo de este tipo podrá realizar actividades de buque a buque con buques que no estén cubiertos por ese acuerdo. Toda operación de interfaz realizada por los buques a los que se aplique el acuerdo debe estar cubierta por éste. Se supervisará continuamente el funcionamiento de cada acuerdo, que se modificará en función de las circunstancias y que, en todo caso, se revisará cada cinco años.

Medidas equivalentes para las instalaciones portuarias

4.27 En el caso de determinadas instalaciones portuarias, en las que se realizan operaciones limitadas o especiales, pero que reciben un tráfico que no es sólo ocasional, podría ser adecuado garantizar el cumplimiento mediante medidas de protección equivalentes a las prescritas en el capítulo XI-2 y en la Parte A del presente Código. Este puede ser el caso, en especial, de terminales como los anexos a fábricas, o de muelles poco utilizados.

Dotación

4.28 Al establecer la dotación mínima de seguridad de un buque, la Administración debe tener en cuenta que las disposiciones relativas a la dotación mínima de seguridad de la regla V/14 sólo se refieren a la seguridad de la navegación del buque. La Administración debe tener en cuenta asimismo la carga de trabajo adicional que pueda derivarse de la implantación del plan de protección del buque y garantizar que la dotación del buque es suficiente y eficaz. Al hacerlo, la Administración debe verificar que los buques pueden respetar las horas de descanso y otras medidas prescritas por la legislación nacional para abordar el problema de la fatiga, habida cuenta de todas las tareas de a bordo asignadas a los distintos miembros del personal del buque.

Medidas de control y cumplimiento

Generalidades

4.29 En la regla XI-2/9 se describen las medidas de control y cumplimiento aplicables a los buques en virtud del capítulo XI-2, que se subdividen en tres secciones distintas: el control de los buques que se encuentran ya en un puerto, el control de los buques que tienen intención de entrar en un puerto de otro Gobierno Contratante y las disposiciones adicionales aplicables en ambos casos.

4.30 La regla XI-2/9.1, control de los buques en puerto, habilita un sistema para el control de los buques mientras se encuentren en un puerto de un país extranjero, mediante el cual los funcionarios debidamente autorizados del Gobierno Contratante (funcionarios debidamente autorizados) tienen derecho a subir a bordo del buque y verificar que los certificados prescritos están en regla. Si hay motivos fundados para pensar que el buque incumple lo prescrito, se podrán adoptar medidas de control, tales como inspecciones adicionales o la detención del buque.

Esto es lo que dictan los sistemas de control actuales. La regla XI-2/9.1 desarrolla estos sistemas y permite la adopción de medidas adicionales (incluida la expulsión de un buque de un puerto, como medida de control) cuando los funcionarios debidamente autorizados tengan motivos fundados para pensar que un buque no cumple lo prescrito en el capítulo XI-2 o en la parte A del presente Código. La regla XI-2/9.3 describe las salvaguardias para una implantación justa y controlada de estas medidas adicionales.

4.31 La regla XI-2/9.2 establece medidas de control para garantizar el cumplimiento de los buques que deseen entrar en un puerto de otro Gobierno Contratante e introduce un concepto de control muy distinto en el capítulo XI-2, que se refiere únicamente a cuestiones de protección. En virtud de esta regla, se pueden tomar medidas antes de la entrada del buque en puerto, para garantizar mejor la protección. Como en el caso de la regla XI-2/9.1, este sistema de control adicional está basado en el concepto de la existencia de motivos fundados para pensar que el buque no cumple lo prescrito en el capítulo XI-2 o en la parte A del presente Código e incluye salvaguardias importantes en las reglas XI-2/9.2.2 y XI-2/9.2.5, así como en la regla XI-2.9.3.

4.32 Por "motivos fundados para pensar que el buque no cumple" se entiende pruebas o información fiable de que el buque no se ajusta a lo prescrito en el capítulo XI-2 o en la parte A del presente Código, teniendo en cuenta las orientaciones que figuran en la presente parte del Código. Tales pruebas o información fiable pueden derivarse del criterio profesional de un funcionario debidamente autorizado, de observaciones hechas al verificar el certificado internacional de protección del buque o el certificado internacional de protección del buque provisional expedido de conformidad con lo dispuesto en la Parte A del presente Código (certificado), o de otras fuentes. Incluso si el buque lleva a bordo un certificado válido, los funcionarios debidamente autorizados pueden tener motivos fundados para pensar que el buque no cumple las disposiciones, basándose en su criterio profesional.

4.33 Entre los ejemplos de posibles motivos fundados en relación con las reglas XI-2/9.1 y XI-2/9.2 se incluyen los siguientes:

.1 el examen de un certificado demuestra que éste no es válido o ha expirado;

.2 pruebas o información fiable de la existencia de deficiencias graves del equipo, los documentos o los medios de protección prescritos en el capítulo XI-2 y en la parte A del presente Código;

.3 recepción de un informe o queja que, según el criterio profesional del funcionario debidamente autorizado, contiene información fiable que indica claramente que el buque no cumple las disposiciones del capítulo XI-2 o de la parte A del presente Código;

.4 prueba u observación hecha por un funcionario debidamente autorizado, haciendo uso de su criterio profesional de que el capitán o el personal del buque no están familiarizados con procedimientos de protección esenciales a bordo o de que no se pueden llevar a cabo los ejercicios relacionados con la protección del buque o de que no se han observado tales procedimientos o no se han realizado tales ejercicios;

.5 prueba u observación hecha por un funcionario debidamente autorizado, haciendo uso de su criterio profesional, de que personal clave del buque no puede establecer una comunicación correcta con ningún otro miembro clave del personal del buque que tenga responsabilidades de protección a bordo;

.6 prueba o información fiable de que el buque ha embarcado personas o ha cargado provisiones o mercancías en una instalación portuaria, o desde otro buque, en los casos en que la instalación portuaria o el otro buque incumplan lo dispuesto en el capítulo XI-2 o en la parte A del presente Código y el buque no haya cumplimentado una declaración de protección marítima, ni adoptado medidas de protección especiales o adicionales adecuadas, o no haya observado los procedimientos de protección del buque pertinentes;

.7 prueba o información fiable de que el buque ha embarcado personas o ha cargado provisiones o mercancías en una instalación portuaria, o desde otra fuente (por ejemplo, otro buque o un helicóptero), en los casos en que la instalación portuaria o esa otra fuente no tengan que cumplir lo dispuesto en el capítulo XI-2 o en la parte A del presente Código, y el buque no haya adoptado medidas de protección especiales o adicionales adecuadas, o no haya observado los procedimientos de protección pertinentes; y

.8 si el buque lleva un segundo certificado internacional de protección del buque provisional expedido consecutivamente al inicial, tal como se describe en la sección A/19.4, y si, según el criterio profesional de un funcionario debidamente autorizado, uno de los objetivos del buque o de la compañía al solicitar tal certificado ha sido eludir el pleno cumplimiento del capítulo XI-2 y de la parte A del presente Código, transcurrido el período de validez del certificado provisional inicial especificado en la sección A/19.4.4.

4.34 Puesto que las implicaciones de la regla XI-2/9 son particularmente importantes en el ámbito del derecho internacional, dicha regla debe implantarse teniendo presente la regla XI-2/2.4, ya que pueden darse situaciones en las que se adopten medidas que estén fuera del ámbito de aplicación del capítulo XI-2 o en las que deban tenerse en cuenta los derechos de los buques afectados fuera del ámbito del capítulo XI-2. Por ello, la regla XI-2/9 no impide que el Gobierno Contratante adopte medidas que estén basadas en el derecho internacional y en consonancia con éste, para garantizar la seguridad o la protección de personas, buques, instalaciones portuarias y otros bienes en los casos en los que el buque se considere un riesgo para la protección aunque cumpla lo dispuesto en el capítulo XI-2 y en la parte A del presente Código.

4.35 Cuando un Gobierno Contratante imponga medidas de control a un buque, se pondrá sin demora en contacto con la Administración para facilitarle información que permita a dicha Administración colaborar plenamente con el Gobierno Contratante.

Control de los buques en puerto

4.36 Cuando el incumplimiento consista en un aparato defectuoso o documentación incorrecta que lleve a la detención del buque, y el incumplimiento no pueda subsanarse en el puerto en que se efectúe la inspección, el Gobierno Contratante puede permitir que el buque se dirija hacia otro puerto, siempre que se satisfaga toda condición acordada entre los Estados rectores de los puertos y la Administración o el capitán.

Buques que deseen entrar en un puerto de otro Gobierno Contratante

4.37 En la regla XI-2/9.2.1 se indica la información que los Gobiernos Contratantes pueden pedir al buque como condición para su entrada en puerto. Uno de los datos que se pueden pedir es la confirmación de cualquier medida especial o adicional que haya adoptado el buque en las últimas 10 instalaciones portuarias que haya visitado. Entre los posibles ejemplos se incluyen los siguientes:

.1 los registros de las medidas adoptadas al visitar una instalación portuaria situada en el territorio de un Estado que no sea un Gobierno Contratante, especialmente de las medidas que normalmente habría adoptado una instalación portuaria situada en el territorio de un Gobierno Contratante; y

.2 las declaraciones de protección marítima firmadas con instalaciones portuarias o con otros buques.

4.38 Otro dato que se indica como posible condición para la entrada a puerto es la confirmación de que se observaron los procedimientos de protección del buque apropiados en las actividades de buque a buque realizadas en las últimas 10 instalaciones portuarias visitadas. Normalmente no será necesario incluir constancia de los movimientos de prácticos, funcionarios de aduanas e inmigración y oficiales de protección, ni de las operaciones de toma de combustible, alijo, embarco de provisiones y descarga de desechos por el buque dentro de las instalaciones portuarias, puesto que estos aspectos formarán parte, habitualmente, del plan de protección de la instalación portuaria. Entre los ejemplos de la información que podría facilitarse se incluyen los siguientes:

.1 los registros de las medidas adoptadas durante una actividad de buque a buque con un buque que enarbole el pabellón de un Estado que no sea Gobierno Contratante, especialmente de las medidas que normalmente habría tomado un buque que enarbolase el pabellón de un Gobierno Contratante;

.2 los registros de las medidas adoptadas durante una actividad de buque a buque con un buque que enarbole el pabellón de un Gobierno Contratante, pero que no tenga que cumplir lo dispuesto en el capítulo XI-2 y en la parte A del presente Código, tales como una copia de cualquier certificado de protección que se haya expedido a ese buque en virtud de otras disposiciones; y

.3 en el caso de que haya a bordo personas o mercancías rescatadas en el mar, todos los pormenores que se conozcan sobre tales personas o mercancías, incluida su identidad, si se conoce, y los resultados de cualquier comprobación que se haya llevado a cabo en nombre del buque para determinar su situación desde el punto de vista de la protección. No es la intención del capítulo XI-2 o de la parte A del presente Código retrasar o impedir el traslado de las personas en peligro a un lugar seguro. La única intención del capítulo XI-2 y de la parte A del presente Código es la de proporcionar a los Estados la información suficiente para que mantengan la integridad de su protección.

4.39 A continuación figuran otros ejemplos de información práctica relacionada con la protección que puede solicitarse como condición para la entrada en un puerto, a fin de contribuir a garantizar la seguridad y la protección de las personas, las instalaciones portuarias, los buques y otros bienes:

.1 información recogida en el registro sinóptico continuo;

.2 ubicación del buque en el momento de efectuar la notificación;

.3 hora prevista de llegada del buque al puerto;

.4 lista de tripulantes;

.5 descripción general de la carga a bordo del buque;

.6 lista de pasajeros; y

.7 información que ha de llevarse en virtud de la regla XI-2/5.

4.40 La regla XI-2/9.2.5 permite que el capitán de un buque, al ser informado de que el Estado ribereño o el Estado rector del puerto van a imponer medidas de control en virtud de la regla XI-2/9.2, altere su decisión de entrar en el puerto. Si el capitán altera esa decisión, la regla XI-2/9 ya no será aplicable, y cualquier otra medida que se adopte debe estar basada en el derecho internacional y en consonancia con éste.

Disposiciones adicionales

4.41 En todos los casos en que se deniegue la entrada a puerto a un buque o se expulse a un buque de un puerto, se deben comunicar todos los hechos conocidos a las autoridades de los Estados interesados. Esta comunicación incluirá la siguiente información, si se conoce:

.1 nombre del buque, pabellón, número de identificación, distintivo de llamada, tipo de buque y carga;

.2 motivo de la denegación de la entrada al puerto o a las zonas portuarias, o de la expulsión de éstos;

.3 si procede, la naturaleza de cualquier incumplimiento relacionado con la protección;

.4 si procede, pormenores de cualquier intento de rectificación de un incumplimiento, incluidas las condiciones impuestas al buque para efectuar el viaje;

.5 último o últimos puertos de escala y próximo puerto de escala declarado;

.6 hora de salida y hora probable de llegada a esos puertos;

.7 cualquier instrucción que se haya dado al buque, por ejemplo, sobre notificación durante el viaje;

.8 información disponible sobre el nivel de protección en el que opera el buque en ese momento;

.9 información relativa a cualquier comunicación que el Estado rector del puerto haya mantenido con la Administración;

.10 punto de contacto del Estado rector del puerto que efectúe la notificación, a los efectos de obtener más información;

.11 lista de tripulantes; y

.12 toda otra información pertinente.

4.42 Entre los Estados interesados con los que procede ponerse en contacto deben figurar los situados a lo largo de la derrota que el buque tenga previsto seguir hasta su próximo puerto, particularmente si desea entrar en el mar territorial de un determinado Estado ribereño. Otros Estados interesados pueden ser los de los puertos de escala anteriores, para obtener más información y resolver las cuestiones de protección relacionadas con los puertos anteriores.

4.43 Al ejecutar las medidas de control y cumplimiento, los funcionarios debidamente autorizados deben asegurarse de que las medidas o disposiciones impuestas sean proporcionadas. Tales medidas o disposiciones deben ser razonables y lo menos severas y más breves que sea posible para rectificar o mitigar el incumplimiento.

4.44 En la regla XI-2/9.3.3.1, el término “demora” utilizado también se refiere a situaciones en las que, como resultado de las medidas que se adopten en virtud de dicha regla, se deniegue indebidamente la entrada a puerto a un buque o se expulse indebidamente a un buque de un puerto.

Buques de Estados que no sean Partes y buques de dimensiones inferiores a las determinadas en el Convenio

4.45 A los buques que enarbolen el pabellón de un Estado que no sea un Gobierno Contratante del Convenio ni Parte en el Protocolo de 1988 relativo al Convenio los Gobiernos Contratantes no deben darles un trato más favorable. En consecuencia, las prescripciones de la regla XI-2/9 y las orientaciones que figuran en la presente parte del Código deben aplicarse a dichos buques.

4.46 Los buques de dimensiones inferiores a las determinadas en el Convenio están sujetos a las medidas que los Estados adopten para mantener la protección. Tales medidas deben adoptare teniendo en cuenta las prescripciones del capítulo XI-2 y las orientaciones que se dan en la presente parte del Código.

DECLARACION DE PROTECCION MARITIMA

Generalidades

5.1 Se cumplimentará una declaración de protección marítima (DPM) cuando lo estimen necesario el Gobierno Contratante de la instalación portuaria o un buque.

5.1.1 La necesidad de una DPM puede desprenderse de los resultados de una evaluación de la protección de la instalación portuaria, y en el plan de protección de la instalación portuaria deben indicarse las razones y las circunstancias en las que se requiere una DPM.

5.1.2 La necesidad de una DPM puede ser establecida por una Administración respecto de los buques con derecho a enarbolar su pabellón, o puede desprenderse de los resultados de una evaluación de la protección del buque, y debe indicarse en el plan de protección del buque.

5.2 Es probable que se solicite una DPM en los niveles de protección altos, cuando el buque tenga un nivel de protección más elevado que la instalación portuaria, u otro buque con el que realice una operación de interfaz, y para la interfaz buque-puerto o las actividades de buque a buque que entrañen mayor riesgo para las personas, los bienes o el medio ambiente, por razones propias del buque de que se trate, incluidos sus pasajeros o carga o por las circunstancias que se den en la instalación portuaria, o por una combinación de estos factores.

5.2.1 En el caso de que un buque o una Administración en representación de los buques con derecho a enarbolar su pabellón, soliciten una DPM, el oficial de protección de la instalación portuaria (OPIP) o el oficial de protección del buque (OPB) deben acusar recibo de la solicitud y examinar las medidas de protección oportunas.

5.3 Un OPIP puede solicitar también una DPM antes de que se realicen operaciones de interfaz buque-puerto cuyo interés especial se haya mencionado expresamente en la evaluación de la protección de la instalación portuaria. Como ejemplos cabe citar el embarco o desembarco de pasajeros y el transbordo, carga o descarga de mercancías peligrosas o sustancias potencialmente peligrosas. En la evaluación de la protección de la instalación portuaria pueden identificarse asimismo instalaciones situadas en zonas densamente pobladas, o en sus alrededores, u operaciones importantes desde el punto de vista económico, que justifiquen una DPM.

5.4 El objetivo principal de la DPM es garantizar que el buque y la instalación portuaria, u otros buques con los que realice operaciones de interfaz, llegan a un acuerdo sobre las medidas de protección que cada uno de ellos va a adoptar, de conformidad con las disposiciones de sus respectivos planes de protección aprobados.

5.4.1 La DPM acordada debe ir firmada y fechada tanto por la instalación portuaria como por el buque o los buques, según sea el caso, y en ella debe quedar constancia del cumplimiento de lo dispuesto en el capítulo XI-2 y en la parte A del presente Código. Se debe especificar el período de vigencia de la DPM y el nivel o niveles de protección pertinentes, así como los datos de contacto correspondientes.

5.4.2 Si cambia el nivel de protección, puede ser necesario revisar la DPM o elaborar una nueva.

5.5 La DPM se debe redactar en español, francés o inglés, o en un idioma común a la instalación portuaria y al buque o buques, según sea el caso.

5.6 En el apéndice 1 de la presente parte del Código se incluye un modelo de DPM. Dicho modelo corresponde a una DPM entre un buque y una instalación portuaria, y deberá adaptarse cuando la DPM sea entre dos buques.

6 OBLIGACIONES DE LA COMPAÑIA

Generalidades

6.1 La regla XI-2/5 exige a la compañía facilitar información al capitán del buque para satisfacer sus obligaciones en virtud de lo dispuesto en esa regla. Esa información debe incluir aspectos tales como:

.1 las partes responsables del nombramiento del personal de a bordo, como compañías de gestión naviera, agencias de contratación de personal, contratistas y concesionarios (por ejemplo, comercios, casinos, etc.);

.2 las partes responsables de decidir el empleo que se da al buque, incluidos el fletador o fletadores por tiempo o a casco desnudo y cualquier otra entidad que desempeñe tal función; y

.3 si el buque opera con arreglo a un contrato de fletamento, los datos de contacto de esas partes, incluidos los fletadores por tiempo o por viaje.

6.2 De conformidad con la regla XI-2/5, la compañía está obligada a actualizar esta información cuando se produzcan cambios.

6.3 Esta información debe estar en español, francés o inglés.

6.4 Con respecto a los buques construidos antes del 1 de julio de 2004, esta información debe reflejar la situación real en esa fecha.

6.5 Con respecto a los buques construidos el 1 de julio de 2004 o posteriormente y los buques construidos antes del 1 de julio de 2004 que no estén en servicio el 1 de julio de 2004, la información debe facilitarse a partir de la fecha de entrada en servicio del buque y debe reflejar la situación real en esa fecha.

6.6 Después del 1 de julio de 2004, cuando se retire del servicio a un buque, la información deberá facilitarse a partir de la fecha de reincorporación del buque al servicio y debe reflejar la situación real en esa fecha.

6.7 No será necesario conservar a bordo la información previamente proporcionada que no esté relacionada con la situación real en esa fecha.

6.8 Cuando otra compañía asume la responsabilidad de la explotación del buque, no es necesario dejar a bordo la información relacionada con la compañía que explotaba el buque anteriormente.

Además, en las secciones 8, 9 y 13 figuran otras orientaciones pertinentes.

7 PROTECCION DEL BUQUE

Las orientaciones pertinentes figuran en las secciones 8, 9 y 13.

8 EVALUACION DE LA PROTECCIÓN DEL BUQUE

Evaluación de la protección

8.1 El oficial de la compañía para la protección marítima (OCPM) tiene la responsabilidad de garantizar que se lleva a cabo una evaluación de la protección del buque (EPB) para cada buque de la flota de la compañía que tenga que cumplir las disposiciones del capítulo XI-2 y de la parte A del presente Código y que esté bajo su responsabilidad. Aunque no es necesario que el OCPM lleve a cabo personalmente todas las tareas que corresponden a ese puesto, siempre será en última instancia el responsable de que dichas tareas se realicen adecuadamente.

8.2 Antes de iniciar una evaluación de la protección del buque, el oficial de la compañía para la protección marítima debe asegurarse de que se aprovecha la información disponible sobre la evaluación de la amenaza en los puertos en los que el buque tiene previsto hacer escala o en los que embarcarán o desembarcarán pasajeros, y sobre las instalaciones portuarias y sus medidas de protección. El OCPM debe estudiar informes anteriores sobre requisitos de protección equiparables. Cuando sea posible, el OCPM se reunirá con las personas pertinentes del buque y de las instalaciones portuarias para acordar los objetivos y la metodología de la evaluación. El OCPM debe observar las orientaciones específicas que puedan ofrecer los Gobiernos Contratantes.

8.3 En toda evaluación de la protección del buque deben considerarse los siguientes aspectos a bordo o dentro del buque:

.1 protección física;

.2 integridad estructural;

.3 sistemas de protección del personal;

.4 normas y procedimientos;

.5 sistemas radioeléctricos y de telecomunicaciones, incluidos los sistemas y redes informáticos; y

.6 otras zonas que, al sufrir daños o, ser utilizadas como punto de observación para fines ilícitos, podrían poner en peligro a las personas, los bienes o las operaciones realizadas a bordo del buque o dentro de una instalación portuaria.

8.4 Los encargados de la EPB deben tener la posibilidad de recabar la asistencia de expertos en los siguientes campos:

.1 conocimiento de las tendencias y amenazas actuales en relación con la protección;

.2 reconocimiento y detección de armas y sustancias o dispositivos peligrosos;

.3 reconocimiento, sin carácter discriminatorio, de las características y pautas de comportamiento de las personas que puedan suponer una amenaza para la protección;

.4 técnicas utilizadas para eludir las medidas de protección;

.5 métodos utilizados para provocar sucesos que afecten a la protección;

.6 efectos de los explosivos sobre las estructuras y el equipo del buque;

.7 protección del buque;

.8 prácticas comerciales de la interfaz buque-puerto;

.9 preparación y respuesta ante emergencias y planes para contingencias;

.10 protección física;

.11 sistemas radioeléctricos y de telecomunicaciones, incluidos los sistemas y redes informáticos;

.12 ingeniería naval: y

.13 operaciones del puerto y del buque.

8.5 El OCPM debe obtener y registrar la información necesaria para llevar a cabo una evaluación, que incluye lo siguiente:

.1 la disposición general del buque;

.2 el emplazamiento de las zonas a las que debe restringirse el acceso, tales como el puente, los espacios de categoría A para máquinas y otros puestos de control definidos en el capítulo II-2;

.3 la ubicación y función de todo punto de acceso, real o posible, al buque;

.4 cambios de la marca que puedan afectar a la vulnerabilidad del buque o a la protección de éste;

.5 los espacios de carga y los dispositivos de estiba;

.6 los lugares en los que se almacenan las provisiones del buque y el equipo de mantenimiento esencial;

.7 los lugares donde se almacenan los equipajes no acompañados;

.8 el equipo de emergencia o de reserva disponible para garantizar los servicios esenciales;

.9 el número de tripulantes del buque, las funciones de protección existentes y las prácticas de la compañía existentes respecto de los requisitos de formación;

.10 el equipo de protección y de seguridad existente para los pasajeros y la tripulación;

.11 las vías de evacuación y los puestos de reunión necesarios para garantizar la evacuación ordenada y sin riesgos del buque en caso de emergencia;

.12 los acuerdos existentes con compañías privadas que ofrezcan servicios de protección a los buques o en las aguas del puerto; y

.13 las medidas y procedimientos de protección existentes que se apliquen, incluidos los procedimientos de control e inspección, los sistemas de identificación, el equipo de observación y vigilancia, los documentos de identidad del personal y las comunicaciones, alarmas, alumbrado, control de accesos y otros sistemas pertinentes.

8.6 En la EPB se deben examinar todos los puntos de acceso que se identifiquen, incluidas las cubiertas de intemperie, y evaluar su posible uso por personas que intenten violar las medidas de protección. Esto incluirá los puntos de acceso que puedan utilizar tanto las personas que tengan acceso legítimo como las que intenten entrar sin autorización.

8.7 En la EPB se deben examinar y evaluar las medidas, orientaciones, procedimientos y operaciones de protección existentes, tanto en condiciones de emergencia como en las habituales, y elaborar orientaciones sobre protección, entre las que se incluyen las relativas a:

.1 las zonas restringidas;

.2 los procedimientos de respuesta ante incendios y otras situaciones de emergencia;

.3 el grado de supervisión de la tripulación del buque, pasajeros, visitantes, vendedores, técnicos de reparación, trabajadores de los muelles, etc.;

.4 la frecuencia y eficacia de las patrullas de protección;

.5 los sistemas de control del acceso, incluidos los sistemas de identificación;

.6 los sistemas y procedimientos para las comunicaciones relacionadas con la protección;

.7 las puertas, barreras y alumbrado de seguridad; y

.8 el equipo y los sistemas de protección y vigilancia, si los hay.

8.8 En la EPB se deben examinar las personas, actividades, operaciones y servicios que es importante proteger. Entre éstos pueden encontrarse los siguientes:

.1 la tripulación del buque;

.2 los pasajeros, visitantes, vendedores, técnicos de reparación, personal de las instalaciones portuarias, etc.;

.3 la capacidad para navegar sin riesgos y responder ante una emergencia;

.4 la carga, especialmente las mercancías peligrosas y las sustancias potencialmente peligrosas;

.5 las provisiones del buque;

.6 los equipos y sistemas para las comunicaciones relacionadas con la protección del buque, si los hay; y

.7 los equipos y sistemas de vigilancia para la protección del buque, si los hay.

8.9 En la EPB se deben examinar todas las posibles amenazas: entre las que cabe mencionar los siguientes tipos de sucesos que afectan a la protección marítima:

.1 daños o destrucción del buque o de una instalación portuaria mediante artefactos explosivos, incendios provocados, sabotaje o vandalismo;

.2 secuestro o captura de un buque o de las personas abordo;

.3 manipulación indebida de la carga, del equipo o sistemas esenciales del buque o de las provisiones del buque;

.4 acceso o usos no autorizados, lo que incluye la presencia de polizones;

.5 contrabando de armas o de equipo, incluidas las armas de destrucción masiva;

.6 utilización del buque para el transporte de quienes tengan la intención de provocar un suceso que afecte a la protección marítima o de su equipo;

.7 utilización del propio buque como arma o como medio destructivo o para causar daños;

.8 ataques desde el lado del mar mientras el buque esté atracado o fondeado; y

.9 ataques mientras el buque esté en el mar.

8.10 En la EPB se deben tener en cuenta todos los puntos vulnerables posibles, entre los que pueden encontrarse los siguientes:

.1 incompatibilidad entre las medidas de seguridad y las medidas de protección;

.2 incompatibilidad entre las tareas de a bordo y las tareas especiales de protección;

.3 tareas de guardia y dotación del buque, teniendo en cuenta, en particular, las repercusiones sobre la fatiga de la tripulación, su grado de vigilancia y rendimiento;

.4 cualquiera deficiencia de la formación sobre protección que se haya detectado; y

.5 el equipo y los sistemas de protección, incluidos los sistemas de comunicación.

8.11 El OCPM y el OPB deben tener en cuenta en todo momento los posibles efectos de las medidas de protección sobre el personal del buque que vaya a permanecer a bordo durante períodos prolongados. Al elaborar las medidas de protección deben tenerse especialmente presentes la conveniencia, la comodidad y la intimidad del personal del buque y la capacidad de éste para mantener un rendimiento eficaz durante períodos prolongados.

8.12 Una vez ultimada la EPB se elaborará un informe que consistirá en un resumen de la manera en la que se llevó a cabo la evaluación, una descripción de cada punto vulnerable detectado durante la evaluación y una descripción de las medidas correctivas que podrían aplicarse para cada punto vulnerable. Este informe se protegerá contra el acceso o la divulgación no autorizados.

8.13 Si la compañía no ha realizado la EPB, el informe de la evaluación será revisado y aceptado por el OCPM.

Reconocimiento de la protección sobre el terreno

8.14 El reconocimiento de la protección sobre el terreno es parte integrante de toda EPB. En dicho reconocimiento deben examinarse y evaluarse las medidas, procedimientos y operaciones de protección existentes a bordo para:

.1 garantizar la ejecución de todas las tareas relacionadas con la protección del buque;

.2 vigilar las zonas restringidas a fin de que sólo tengan acceso a ellas las personas autorizadas;

.3 controlar el acceso al buque, lo que incluye cualquier sistema de identificación;

.4 vigilar las zonas de cubierta y los alrededores del buque;

.5 controlar el embarco de las personas y sus efectos (equipajes acompañados y no acompañados y efectos personales del personal del buque);

.6 supervisar la manipulación de la carga y la entrega de las provisiones del buque; y

.7 garantizar la disponibilidad inmediata de los medios de comunicación, el equipo y la información sobre protección.

9 PLAN DE PROTECCION DEL BUQUE

Generalidades

9.1 El oficial de la compañía para la protección marítima (OCPM) es el responsable de garantizar que se elabore y someta a aprobación un plan de protección del buque (PPB). El contenido de cada PPB variará en función del buque al que se aplique. En la EPB se habrán determinado las características especiales del buque y las posibles amenazas y puntos vulnerables. Al preparar el PPB se deben tener plenamente en cuenta estas características. Las Administraciones pueden elaborar orientaciones sobre la preparación y el contenido de los PPB.

9.2 Todo PPB debe:

.1 exponer detalladamente la organización de la protección del buque;

.2 exponer detalladamente las relaciones del buque con la compañía, las instalaciones portuarias, otros buques y las autoridades competentes con responsabilidades en la esfera de la protección;

.3 exponer detalladamente la configuración de los sistemas de comunicación necesarios para el funcionamiento eficaz en todo momento de las comunicaciones en el buque y de éste con otras entidades, como las instalaciones portuarias;

.4 exponer detalladamente las medidas básicas de protección, tanto físicas como operativas, que se han adoptado para el nivel de protección 1, y que tendrán carácter permanente;

.5 exponer detalladamente las medidas adicionales que harán posible que el buque pase sin demora al nivel de protección 2 y, si es necesario, al nivel de protección 3;

.6 prever revisiones o auditorías periódicas del PPB, y su posible enmienda en función de la experiencia adquirida o de un cambio de circunstancias; y

.7 exponer detalladamente los procedimientos de notificación a los pertinentes puntos de contacto de los Gobiernos Contratantes.

9.3 La preparación de un PPB eficaz se basa en una evaluación detenida de todos los aspectos relacionados con la protección del buque, que debe incluir, en particular, un análisis detallado de las características físicas y operativas de ese buque, incluidas sus travesías habituales.

9.4 Todo PPB debe ser aprobado por la Administración o en nombre de ésta. Si una Administración delega el examen o la aprobación de un PPB en una organización de protección reconocida (OPR), dicha OPR no debe tener ningún vínculo con cualquier otra OPR que haya preparado el plan o haya participado en esa preparación.

9.5 Los OCPM y los OPB deben elaborar procedimientos que permitan:

.1 evaluar si los PPB siguen siendo eficaces en todo momento; y

.2 preparar enmiendas a los PPB después de su aprobación.

9.6 Las medidas de protección previstas en el PPB deben haberse implantado ya cuando se lleve a cabo la verificación inicial del cumplimiento de lo prescrito en el capítulo XI-2 y en la parte A del presente Código. De lo contrario, no podrá expedirse el certificado internacional de protección del buque prescrito. Si posteriormente hay algún fallo del equipo o los sistemas de protección; o una medida de protección queda en suspenso por algún motivo, deben adoptarse otras medidas de protección temporales equivalentes, previa notificación a la Administración, y con el consenso de ésta.

Organización y ejecución de las tareas de protección del buque

9.7 Además de las orientaciones que figuran en el párrafo 9.2, el PPB debe incluir los siguientes elementos, comunes a todos los niveles de protección:

.1 las tareas y las responsabilidades de todo el personal de a bordo con funciones de protección marítima;

.2 los procedimientos y salvaguardias necesarios para que estas comunicaciones continuas estén garantizadas en todo momento;

.3 los procedimientos necesarios para evaluar la eficacia en todo momento de los procedimientos de protección y de todo equipo y sistema de protección y vigilancia, incluidos los procedimientos para identificar y subsanar cualquier fallo o funcionamiento defectuoso del equipo o los sistemas;

.4 los procedimientos y prácticas para salvaguardar la información confidencial sobre protección disponible en papel o en formato electrónico;

.5 las características, y las necesidades de mantenimiento, del equipo y los sistemas de protección y vigilancia, si los hay;

.6 los procedimientos para presentar y evaluar oportunamente informes sobre posibles fallos o aspectos de protección preocupantes; y

.7 los procedimientos para elaborar, mantener y actualizar un inventario de las mercancías peligrosas o sustancias potencialmente peligrosas que haya a bordo, y la ubicación de éstas.

9.8 El resto de esta sección se refiere específicamente a las medidas que pueden adoptarse para cada nivel de protección en relación con los siguientes aspectos:

.1 acceso al buque del personal, los pasajeros, visitantes, etc.;

.2 zonas restringidas a bordo;

.3 manipulación de la carga;

.4 entrega de las provisiones del buque;

.5 equipajes no acompañados; y

.6 vigilancia de la protección del buque.

Acceso al buque

9.9 El PPB debe contener medidas de protección aplicables a todos los medios de acceso al buque señalados en la EPB. Entre éstos deben incluirse los siguientes:

.1 escalas de acceso;

.2 planchas de desembarco;

.3 rampas de acceso;

.4 puertas de acceso, portas, portillos, ventanas y portalones;

.5 amarras y cadenas de ancla; y

.6 grúas y maquinaria elevadora.

9.10 Para cada uno de ellos, el PPB debe indicar los lugares en que se restringirá o prohibirá el acceso en cada nivel de protección. Para cada nivel de protección, el PPB debe especificar el tipo de restricción o prohibición que se impondrá y los medios para garantizar su observancia.

9.11 Para cada nivel de protección, el PPB debe indicar los medios de identificación necesarios para acceder al buque y para que las personas permanezcan a bordo sin ser interpeladas, lo que puede requerir el establecimiento de un sistema adecuado de identificación permanente o temporal para el personal y los visitantes, respectivamente. Cualquier sistema de identificación que se implante a bordo debe coordinarse, en la medida de lo posible, con el que utilice la instalación portuaria. Los pasajeros deben poder demostrar su identidad mediante su tarjeta de embarco, billete etc., pero no se les permitirá acceder a las zonas restringidas a menos que estén supervisados. El PPB debe incluir disposiciones para que los sistemas de identificación se actualicen con regularidad, y para que los abusos sean, objeto de una sanción disciplinaria.

9.12 Se denegará el acceso al buque a las personas que no deseen o no puedan demostrar su identidad o confirmar el propósito de su visita cuando se les solicite, y se notificará, según corresponda al OPB, OCPM oficial de protección de la instalación portuaria (OPIP) y a las autoridades nacionales o locales con responsabilidades en la esfera de la protección que tales personas han intentado obtener acceso.

9.13 El PPB debe indicar la frecuencia con que se aplicarán los controles de acceso, y especialmente si se aplicarán al azar, o de vez en cuando.

Nivel de protección 1

9.14 En el nivel de protección 1, el PPB debe establecer las medidas de protección para controlar el acceso al buque, que pueden ser, entre otras, las siguientes:

.1 comprobar la identidad de todas las personas que deseen subir a bordo del buque y confirmar los motivos que tienen para hacerlo, mediante la comprobación de, por ejemplo, las instrucciones de embarco, los billetes de los pasajeros, las tarjetas de embarco, las órdenes de trabajo, etc.;

.2 en colaboración con la instalación portuaria, el buque debe cerciorarse de que se designan zonas seguras en las que puedan realizarse inspecciones y registros de personas, equipajes (incluidos los de mano), efectos personales y vehículos, con su contenido;

.3 en colaboración con la instalación portuaria, el buque debe cerciorarse de que se registren, con la frecuencia exigida en el PPB, los vehículos que vayan a cargarse en buques para el transporte de automóviles, buques de transbordo rodado y otros buques de pasaje antes del embarque;

.4 separar a las personas y efectos personales que hayan pasado los controles de protección de las personas y efectos personales que aún no hayan sido sometidos a ellos;

.5 separar a los pasajeros que están embarcando de los que están desembarcando;

.6 identificar los puntos de acceso que deben estar protegidos o atendidos para evitar el acceso no autorizado;

.7 proteger, mediante dispositivos de cierre o por otros medios, el acceso a los espacios sin dotación permanente adyacentes a zonas a las que tengan acceso los pasajeros y visitantes; y

.8 informar a todo el personal del buque sobre aspectos de protección tales como las posibles amenazas, los procedimientos para notificar la presencia de personas u objetos sospechosos y las actividades sospechosas, y la necesidad de estar atentos.

9.15 En el nivel de protección 1, todas las personas que deseen subir a un buque podrán ser sometidas a un registro. La frecuencia de tales registros, incluso de los que se efectúen al azar, quedará especificada en el PPB aprobado, y la Administración debe aprobarla expresamente. Lo más práctico sería que los registros los realizara la instalación portuaria, en estrecha colaboración con el buque y muy cerca de éste. A menos que haya motivos fundados para hacerlo, relacionados con la protección, no se debe pedir a los miembros del personal del buque que registren a sus compañeros de trabajo o sus efectos personales. Todo registro de este tipo se llevará a cabo de una manera tal que se respeten plenamente los derechos humanos y la dignidad de la persona.

Nivel de protección 2

9.16 Para el nivel de protección 2, el PPB debe establecer las medidas que habrán de tomarse para protegerse frente a un riesgo más elevado de que se produzca un suceso que afecte a la protección marítima mediante una mayor vigilancia y controles más estrictos, y que pueden ser, entre otras, las siguientes:

.1 destinar más personal a la vigilancia de las zonas de cubierta durante las horas de inactividad para evitar el acceso no autorizado;

.2 limitar el número de puntos de acceso al buque, identificando los que conviene cerrar y habilitando medios para protegerlos adecuadamente;

.3 disuadir cualquier intento de acceder al buque por el costado que dé al mar, por ejemplo, apostando lanchas patrulleras en colaboración con la instalación portuaria;

.4 establecer una zona restringida alrededor del costado del buque que dé a tierra en estrecha colaboración con la instalación portuaria;

.5 aumentar la frecuencia y la intensidad de los registros de personas, efectos personales y vehículos que estén embarcando o se estén cargando en el buque;

.6 acompañar a los visitantes en el buque;

.7 informar a todo el personal del buque sobre aspectos de protección más específicos tales como las amenazas detectadas, hacer hincapié en los procedimientos para notificar la presencia de personas u objetos sospechosos y las actividades sospechosas, y subrayar la necesidad de estar muy atentos; y

.8 efectuar un registro total o parcial del buque.

Nivel de protección 3

9.17 En el nivel de protección 3, el buque debe cumplir las instrucciones de los encargados de hacer frente al suceso que afecte a la protección marítima o a la amenaza de éste. El PPB debe especificar las medidas de protección que puede adoptar el buque, en estrecha colaboración con los encargados de hacer frente al suceso y con la instalación portuaria, y que pueden ser, entre otras, las siguientes:

.1 limitar el acceso a un solo punto controlado;

.2 autorizar el acceso únicamente de los encargados de hacer frente al suceso o a la amenaza de éste;

.3 dar instrucciones a las personas a bordo;

.4 suspender el embarco o el desembarco;

.5 suspender las operaciones de manipulación de la carga, entregas, etc.;

.6 evacuar el buque;

.7 trasladar el buque; y

.8 prepararse para un registro total o parcial del buque.

Zonas restringidas a bordo

9.18 En el PPB deben indicarse las zonas restringidas que se designarán a bordo, especificando su extensión, los períodos en que será válida la restricción y las medidas que habrán de adoptarse para controlar, por un lado, el acceso a esas zonas y, por otro, las actividades que se realicen en ellas. Las zonas restringidas tienen por objeto:

.1 impedir el acceso no autorizado;

.2 proteger a los pasajeros, el personal del buque y el personal de las instalaciones portuarias u otras entidades cuya presencia a bordo esté autorizada;

.3 proteger las zonas importantes para la protección dentro del buque; y

.4 evitar la manipulación indebida de la carga y de las provisiones del buque.

9.19 El PPB debe garantizar la existencia de principios y prácticas claramente definidos para controlar el acceso a todas las zonas restringidas.

9.20 En el PPB se debe establecer que todas las zonas restringidas estarán claramente marcadas, indicándose que el acceso a la zona queda restringido y que la presencia no autorizada dentro de la zona constituye una violación de las normas de protección.

9.21 Las zonas restringidas pueden ser, entre otras, las siguientes:

.1 el puente de navegación, los espacios de categoría A para máquinas y otros puestos de control definidos en el capítulo II-2;

.2 los espacios que contengan equipo o sistemas de protección y vigilancia, o sus mandos, y los mandos del sistema de alumbrado;

.3 los espacios de los sistemas de ventilación y aire acondicionado y otros espacios similares;

.4 los espacios con acceso a los tanques de agua potable, a las bombas o a los colectores;

.5 los espacios que contengan mercancías peligrosas o sustancias potencialmente peligrosas;

.6 los espacios de las bombas de carga y sus mandos;

.7 los espacios de carga y los que contengan las provisiones del buque;

.8 los alojamientos de la tripulación; y

.9 toda otra zona a la que el OCPM, habida cuenta de la evaluación de la protección del buque, estime necesario restringir el acceso con el fin de garantizar la protección del buque.

Nivel de protección I

9.22 En el nivel de protección 1, el PPB debe establecer las medidas de protección aplicables a las zonas restringidas, que pueden ser, entre otras, las siguientes:

.1 cerrar o proteger los puntos de acceso;

.2 utilizar equipo de vigilancia para supervisar las zonas;

.3 utilizar guardias o patrullas; y

.4 utilizar dispositivos automáticos de detección de intrusos para poner sobre aviso al personal del buque de cualquier acceso, no autorizado.

Nivel de protección 2

9.23 En el nivel de protección 2 se debe incrementar la frecuencia y la intensidad de la vigilancia y el control del acceso a las zonas restringidas para que sólo puedan acceder a ellas las personas autorizadas. En el PPB deben especificarse las medidas de protección adicionales que habría que tomar, y que pueden ser, entre otras, las siguientes:

.1 establecer zonas restringidas contiguas a los puntos de acceso;

.2 supervisar continuamente el equipo de vigilancia: y

.3 dedicar más personal a la guardia y el patrullaje de las zonas restringidas.

Nivel de protección 3

9.24 En el nivel de protección 3, el buque debe cumplir las instrucciones de los encargados de hacer frente al suceso que afecte a la protección marítima o a la amenaza de éste. El PPB debe especificar las medidas de protección que puede adoptar el buque, en estrecha colaboración con los encargados de hacer frente al suceso y con la instalación portuaria, y que pueden ser, entre otras, las siguientes:

.1 establecer más zonas restringidas a bordo, en las proximidades del suceso que afecte a la protección o del lugar en el que se sospecha que está la amenaza para la protección, a las que estará prohibido el acceso; y

.2 registrar las zonas restringidas al efectuar un registro del buque.

Manipulación de la carga

9.25 Las medidas de protección relativas a la manipulación de la carga deben tener por objeto:

.1 evitar la manipulación indebida; y

.2 evitar que se reciban y almacenen a bordo cargas que no estén destinadas a ser transportadas.

9.26 Las medidas de protección, algunas de las cuales tal vez tengan que aplicarse en colaboración con la instalación portuaria, deben incluir procedimientos para efectuar un control de inventario en los puntos de acceso al buque. Una vez a bordo, la carga deberá poder identificarse como aceptada para embarque en el buque. Además, se deben tomar medidas de protección para evitar la manipulación indebida de la carga una vez que ésta esté a bordo.

Nivel de protección 1

9.27 En el nivel de protección 1, el PPB debe establecer las medidas de protección aplicables a la manipulación de la carga, que pueden ser, entre otras, las siguientes:

.1 inspeccionar sistemáticamente la carga, las unidades de transporte y los espacios de carga antes y durante las operaciones de manipulación de la carga;

.2 efectuar comprobaciones para asegurarse de que la carga que se embarca coincide con lo indicado en la documentación correspondiente;

.3 asegurarse, en colaboración con la instalación portuaria, de que los vehículos que se van a cargar en buques para el transporte de automóviles, buques de transbordo rodado y buques de pasaje se registran antes de su embarque con la frecuencia estipulada en el PPB; y

.4 comprobar los precintos u otros medios utilizados para evitar la manipulación indebida.

9.28 Las inspecciones de la carga pueden realizarse mediante:

.1 examen visual y físico; y

.2 equipos de exploración/detección, dispositivos mecánicos o perros.

9.29 Cuando haya un movimiento de carga regular, o repetido, el OCPM o el OPB, tras consultarlo a la instalación portuaria, podrán llegar a un acuerdo con el expedidor o con otras partes responsables de la carga sobre la inspección de ésta fuera de las instalaciones, el precintado, la programación de los movimientos, los comprobantes, etc. Estos acuerdos deben notificarse al OPIP interesado, para obtener su conformidad.

Nivel de protección 2

9.30 En el nivel de protección 2, el PPB debe establecer las medidas de protección adicionales aplicables a la manipulación de la carga, que pueden ser, entre otras, las siguientes:

.1 efectuar inspecciones pormenorizadas de la carga, los espacios de carga y las unidades de transporte;

.2 intensificar las comprobaciones para garantizar que sólo se embarca la carga prevista;

.3 intensificar los registros de los vehículos que vayan a embarcarse en los buques para el transporte de automóviles, buques de transbordo rodado y buques de pasaje; y

.4 aumentar la frecuencia y la minuciosidad de las comprobaciones de los precintos y otros medios utilizados para evitar la manipulación indebida.

9.31 Una inspección pormenorizada de la carga puede lograrse por los siguientes medios:

.1 aumentar la frecuencia y minuciosidad de los exámenes visuales y físicos;

.2 usar con más frecuencia equipos de exploración/detección, dispositivos mecánicos o perros; y

.3 coordinar las medidas de protección reforzadas con el expedidor u otras partes responsables, de conformidad con los acuerdos y procedimientos ya concertados.

Nivel de protección 3

9.32 En el nivel de protección 3, el buque debe cumplir las instrucciones de los encargados de hacer frente al suceso que afecte a la protección marítima o a la amenaza de éste. El PPB debe especificar las medidas de protección que puede adoptar el buque, en estrecha colaboración con los encargados de hacer frente al suceso y con la instalación portuaria, y que pueden ser, entre otras, las siguientes:

.1 suspender el embarque y desembarque de carga; y

.2 verificar el inventario de mercancías peligrosas y sustancias potencialmente peligrosas que se transportan a bordo, si las hay, y comprobar su ubicación.

Entrega de las provisiones del buque

9.33 Las medidas de protección relativas a la entrega de las provisiones del buque deben tener por objeto:

.1 garantizar que se comprueba la integridad del embalaje y de las provisiones del buque;

.2 evitar que se acepten provisiones para el buque sin inspección previa;

.3 evitar la manipulación indebida: y

.4 evitar que se acepten provisiones para el buque que no se hayan pedido.

9.34 En el caso de los buques que utilicen la instalación portuaria con regularidad podría ser conveniente acordar procedimientos para el buque, sus proveedores y la instalación portuaria con respecto a la notificación y el momento de entrega de las provisiones y la documentación correspondiente. Siempre debe ser posible confirmar que las provisiones que se entregan van acompañadas de alguna prueba de que han sido pedidas por el buque.

Nivel de protección 1

9.35 En el nivel de protección 1, el PPB debe establecer las medidas de protección aplicables a la entrega de las provisiones del buque, que pueden ser, entre otras, las siguientes:

.1 comprobar que las provisiones coinciden con los pedidos antes de que suban a bordo; y

.2 asegurarse de que las provisiones del buque se estiban de forma segura inmediatamente.

Nivel de protección 2

9.36 En el nivel de protección 2, el PPB debe establecer las medidas de protección adicionales aplicables a la entrega de las provisiones del buque, que se traducirán en comprobaciones previas a la recepción de las provisiones a bordo y en una intensificación de las inspecciones.

Nivel de protección 3

9.37 En el nivel de protección 3, el buque debe cumplir las instrucciones de los encargados de hacer frente al suceso que afecte a la protección marítima o a la amenaza de éste. El PPB debe especificar las medidas de protección que puede adoptar el buque, en estrecha colaboración con los encargados de hacer frente al suceso y con la instalación portuaria, y que pueden ser, entre otras, las siguientes:

.1 inspeccionar más extensamente las provisiones del buque;

.2 preparar la restricción o suspensión de la entrega de provisiones para el buque; y

.3 negarse a aceptar provisiones del buque a bordo.

Equipajes no acompañados

9.38 El PPB debe establecer las medidas de protección aplicables para asegurarse de que los equipajes no acompañados (es decir, todo equipaje, incluidos los efectos personales, que no esté con el pasajero o el miembro del personal del buque en el lugar de la inspección o el registro) se identifican y se someten a un examen adecuado, que puede incluir un registro, antes de aceptarlos a bordo. No se prevé que tanto la instalación portuaria como el buque tengan que examinar estos equipajes, y en los casos en que ambos cuenten con el equipo adecuado, la instalación portuaria debe ser responsable de examinarlos. Es esencial colaborar estrechamente con la instalación portuaria y hay que tomar las medidas necesarias para garantizar la seguridad de los equipajes no acompañados después de su examen.

Nivel de protección 1

9.39 En el nivel de protección 1, el PPB debe establecer las medidas de protección aplicables a los equipajes no acompañados para garantizar que hasta el 100% de dichos equipajes se somete a un examen o registro, lo que puede incluir la utilización de equipo de rayos X.

Nivel de protección 2

9.40 En el nivel de protección 2, el PPB debe establecer las medidas de protección adicionales aplicables a los equipajes no acompañados, las cuales deben prever que se someta a un examen con equipo de rayos X el 100% de los equipajes.

Nivel de protección 3

9.41 En el nivel de protección 3, el buque debe cumplir las instrucciones de los encargados de hacer frente al suceso que afecte a la protección marítima o a la amenaza de éste. El PPB debe especificar las medidas de protección que puede adoptar el buque, en estrecha colaboración con los encargados de hacer frente al suceso y con la instalación portuaria y que pueden ser, entre otras, las siguientes:

.1 someter los equipajes a un examen más extenso, por ejemplo, viéndolos por rayos X desde al menos dos ángulos distintos;

.2 preparar la restricción o suspensión del tratamiento de equipajes no acompañados; y

.3 negarse a aceptar equipajes no acompañados en el buque.

Vigilancia de la protección del buque

9.42 Desde el propio buque se debe poder vigilar en todo momento y en cualquier circunstancia el buque y sus alrededores. Para tal vigilancia podrá utilizarse:

.1 alumbrado;

.2 guardias, vigilantes y personal de guardia en cubierta, incluidas patrullas; y

.3 dispositivos automáticos de detección de intrusos y equipo de vigilancia.

9.43 Cuando se utilicen dispositivos automáticos de detección de intrusos, éstos deben activar una alarma visual y/o audible en un espacio con dotación o vigilancia permanente.

9.44 En el PPB deben especificarse los procedimientos y el equipo necesario para cada nivel de protección, así como los medios para garantizar que tal equipo de vigilancia funcione continuamente, teniendo en cuenta los posibles efectos de las condiciones meteorológicas o de las interrupciones del suministro eléctrico.

Nivel de protección 1

9.45 En el nivel de protección 1, el PPB debe establecer las medidas de protección aplicables, que pueden incluir una combinación de alumbrado, guardias y vigilantes de seguridad y equipo de vigilancia que funcione de manera continua y permita que el personal encargado de la protección del buque observe el buque en general, y las barreras y zonas restringidas en particular.

9.46 La cubierta del buque y los accesos a éste deben estar iluminados durante las horas de oscuridad y los períodos de poca visibilidad mientras se realizan actividades de interfaz buque-puerto o cuando el buque esté fondeado o en una instalación portuaria, según sea necesario.

Cuando estén navegando, los buques deben utilizar, según sea necesario, el máximo alumbrado compatible con la seguridad de la navegación, teniendo en cuenta lo dispuesto en el Reglamento internacional para prevenir los abordajes que esté en vigor. Para determinar la intensidad y la ubicación adecuadas del alumbrado de un buque, se deben tener en cuenta los siguientes factores:

.1 el personal del buque debe poder ver más allá del buque, tanto hacia tierra como hacia el mar;

.2 la cobertura debe incluir la superficie del buque y los alrededores de éste;

.3 la cobertura debe facilitar la identificación del personal en los puntos de acceso; y

.4 la cobertura necesaria puede obtenerse mediante la coordinación con la instalación portuaria.

Nivel de protección 2

9.47 En el nivel de protección 2, el PPB debe establecer las medidas de protección adicionales necesarias para incrementar la capacidad de observación, que pueden ser, entre otras, las siguientes:

.1 aumentar de la frecuencia y detenimiento de las patrullas de protección;

.2 aumentar la cobertura e intensidad del alumbrado o el uso de equipo de protección y vigilancia;

.3 asignar más personal a las guardias de protección; y

.4 garantizar la coordinación de las lanchas patrulleras con las patrullas motorizadas o de a pie en tierra, si las hay.

9.48 Puede ser necesario instalar más alumbrado para hacer frente al incremento del riesgo de que se produzca un suceso que afecte a la protección. Si es preciso, el alumbrado podrá reforzarse coordinándose con la instalación portuaria para instalar más alumbrado en tierra.

Nivel de protección 3

9.49 En el nivel de protección 3 el buque debe cumplir las instrucciones de los encargados de hacer frente al suceso que afecte a la protección marítima o a la amenaza de éste. El PPB debe especificar las medidas de protección que puede adoptar el buque, en estrecha colaboración con los encargados de hacer frente al suceso y con la instalación portuaria, y que pueden ser, entre otras, las siguientes:

.1 encender todo el alumbrado del buque y el que ilumine sus inmediaciones;

.2 encender todo el equipo de vigilancia de a bordo que pueda grabar las actividades en el buque y en sus inmediaciones;

.3 prolongar al máximo el período de tiempo que pueda grabar el equipo de vigilancia;

.4 preparar una posible inspección submarina del casco del buque; y

.5 tomar medidas, tales como hacer girar lentamente las hélices del buque, si es posible, para evitar cualquier intento de acceso submarino al casco del buque.

Niveles de protección diferentes

9.50 El PPB debe establecer los procedimientos y las medidas de protección que puede aplicar el buque si su nivel de protección es superior al de una instalación portuaria.

Actividades no reguladas por el Código

9.51 El PPB debe establecer los procedimientos y las medidas de protección que debe aplicar el buque cuando:

.1 se encuentre en un puerto de un Estado que no sea un Gobierno Contratante;

.2 realice una operación de interfaz con un buque al que no se aplique el presente Código;

.3 realice una operación de interfaz con una plataforma fija o flotante o una unidad móvil de perforación emplazada; o

.4 realice una operación de interfaz con un puerto o instalación portuaria que no tenga que cumplir lo dispuesto en el capítulo XI-2 y en la parte A del presente Código.

Declaraciones de protección marítima

9.52 El PPB debe especificar cómo se responderá a las solicitudes de declaración de protección marítima de una instalación portuaria y las circunstancias en las que el propio buque deba solicitar tal declaración.

Auditorías y revisiones

9.53 En el PPB se debe indicar el método de auditoría que tienen previsto utilizar el OCPM y el OPB para verificar que el plan sigue siendo eficaz, y el procedimiento que habrá de seguirse para la revisión, actualización o enmienda del plan.

10 REGISTROS

Generalidades

10.1 Los registros deben estar a disposición de los oficiales debidamente autorizados de los Gobiernos Contratantes para verificar que se aplican las disposiciones de los planes de protección de los buques.

10.2 Los registros pueden mantenerse en cualquier formato pero deben protegerse contra el acceso o la divulgación no autorizados.

11 OFICIAL DE LA COMPAÑIA PARA LA PROTECCION MARITIMA

Las orientaciones pertinentes figuran en las secciones 8, 9 y 13.

12 OFICIAL DE PROTECCION DEL BUQUE

Las orientaciones pertinentes figuran en las secciones 8, 9 y 13.

13 FORMACION, EJERCICIOS Y PRACTICAS EN RELACION CON LA PROTECCION DEL BUQUE

Formación

13.1 El oficial de la compañía para la protección marítima (OCPM), el personal de la compañía competente en tierra y el oficial de protección del buque (OPB) deben tener los conocimientos necesarios y recibir formación en relación con todos o algunos de los siguientes aspectos:

.1 administración de la protección marítima;

.2 convenios, códigos y recomendaciones internacionales pertinentes;

.3 legislación y normativa gubernamental pertinente;

.4 responsabilidades y funciones de otras organizaciones de protección;

.5 metodología de la evaluación de la protección del buque;

.6 métodos de reconocimiento e inspección de la protección del buque;

.7 operaciones y condiciones del buque y del puerto;

.8 medidas de protección del buque y de la instalación portuaria;

.9 preparación y respuesta ante emergencias y planes para contingencias;

.10 técnicas pedagógicas para la formación y la instrucción en protección marítima, incluidas las medidas y procedimientos de protección;

.11 tramitación de la información confidencial sobre protección y encauzamiento de las comunicaciones relacionadas con la protección;

.12 conocimiento de las tendencias y amenazas actuales en relación con la protección;

.13 reconocimiento y detección de armas y sustancias o dispositivos peligrosos;

.14 reconocimiento, sin carácter discriminatorio, de las características y las pautas de comportamiento de las personas que puedan suponer una amenaza para la protección;

.15 técnicas utilizadas para eludir las medidas de protección;

.16 equipo y sistemas de protección, y sus limitaciones operacionales

.17 métodos de auditoría, inspección, control y observación;

.18 métodos para efectuar registros físicos e inspecciones no invasoras;

.19 ejercicios y prácticas de protección, incluidos los ejercicios y prácticas coordinados con las instalaciones portuarias; y

.20 evaluación de los ejercicios y prácticas de protección.

13.2 Además, el OPB debe tener los conocimientos necesarios y recibir formación en relación con todos o algunos de los siguientes aspectos:

.1 disposición del buque;

.2 plan de protección del buque y procedimientos conexos (incluida la formación sobre cómo hacer frente a distintas situaciones posibles);

.3 técnicas de gestión y control de multitudes;

.4 funcionamiento del equipo y los sistemas de protección; y

.5 prueba, calibrado y mantenimiento en el mar del equipo y los sistemas de protección.

13.3 Todo el personal de a bordo que tenga asignadas tareas específicas de protección debe tener suficientes conocimientos y capacidad para desempeñar adecuadamente dichas tareas, lo que puede requerir, por ejemplo:

.1 conocimiento de las tendencias y amenazas actuales en relación con la protección;

.2 reconocimiento y detección de armas y sustancias o dispositivos peligrosos;

.3 reconocimiento de las características y pautas de comportamiento de las personas que puedan suponer una amenaza para la protección;

.4 técnicas utilizadas para eludir las medidas de protección;

.5 técnicas de gestión y control de multitudes;

.6 comunicaciones relacionadas con la protección;

.7 conocimiento de los procedimientos de emergencia y, los planes para contingencias;

.8 funcionamiento del equipo y los sistemas de protección;

.9 prueba, calibrado y mantenimiento en el mar del equipo y los sistemas de protección;

.10 técnicas de inspección, control y observación; y

.11 métodos para efectuar registros físicos de las personas, los efectos personales, los equipajes, la carga y las provisiones del buque.

13.4 Todo el personal de a bordo restante debe tener suficiente conocimiento de las disposiciones pertinentes del PPB y estar familiarizado con las mismas, por ejemplo:

.1 el significado de cada uno de los niveles de protección y las exigencias consiguientes;

.2 conocimiento de los procedimientos de emergencia y los planes para contingencias;

.3 reconocimiento y detección de armas y sustancias o dispositivos peligrosos;

.4 reconocimiento, sin carácter discriminatorio, de las características y las pautas de comportamiento de las personas que puedan suponer una amenaza para la protección; y

5. utilizadas para eludir las medidas de protección.

Ejercicios y prácticas

13.5 La finalidad de los ejercicios y prácticas es verificar que el personal del buque domina todas las tareas que se le han asignado en todos los niveles de protección, e identificar cualquier deficiencia de protección que sea preciso subsanar.

13.6 Con objeto de garantizar la aplicación eficaz de las disposiciones del plan de protección del buque, deben realizarse ejercicios como mínimo cada tres meses. Además, en los casos en que, en un momento dado, más del 25% del personal del buque haya sido reemplazado por personal que no haya participado previamente en un ejercicio a bordo de dicho buque en los tres últimos meses, se realizará un ejercicio en el plazo de una semana, después de haberse producido el reemplazo. En dichos ejercicios debe someterse a prueba distintos elementos del plan, tales como las amenazas para la protección enumeradas en el párrafo 8.9.

13.7 Como mínimo una vez al año, pero sin que transcurran entre unas y otras más de 18 meses, deben efectuarse diversos tipos de prácticas, en las que podrán participar los oficiales de las compa-

ñías para la protección marítima, los oficiales de protección de las instalaciones portuarias, las autoridades pertinentes de los Gobiernos Contratantes, así como los oficiales de protección de los buques, si están disponibles. En dichas prácticas deben someterse a prueba las comunicaciones, la coordinación, la disponibilidad de recursos y la forma de hacer frente a un suceso. Las prácticas pueden:

.1 hacerse a escala natural o en vivo;

.2 consistir en una simulación teórica o seminario; o

.3 combinarse con otras prácticas que se realicen, como por ejemplo las de búsqueda y salvamento o las de respuesta ante una emergencia.

13.8 La participación de la compañía en una práctica con otro Gobierno Contratante debe tener el reconocimiento de la Administración.

14 PROTECCION DE LA INSTALACION PORTUARIA

Las orientaciones pertinentes figuran en las secciones 15, 16 y 18.

15 EVALUACION DE LA PROTECCION DE LA INSTALACION PORTUARIA

Generalidades

15.1 La evaluación de la protección de la instalación portuaria (EPIP) podrá ser realizada por una organización de protección reconocida (OPR). No obstante, sólo el Gobierno Contratante correspondiente debe poder aprobar una EPIP así realizada.

15.2 Si un Gobierno Contratante delega en una OPR la revisión o la verificación del cumplimiento de una EPIP, dicha organización no debe tener ningún vínculo con cualquier otra OPR que haya preparado tal evaluación o haya participado en esa preparación.

15.3 En toda EPIP deben considerarse los siguientes aspectos de la instalación portuaria:

.1 protección física;

.2 integridad estructural;

.3 sistemas de protección del personal;

.4 normas y procedimientos;

.5 sistemas radioeléctricos y de telecomunicaciones, incluidos los sistemas y redes informáticos;

.6 infraestructura de transporte;

.7 servicios públicos; y

.8 otras zonas que, al sufrir daños, o ser utilizadas como punto de observación para fines ilícitos, podrían poner en peligro a las personas, los bienes o las operaciones que se realicen dentro de la instalación portuaria.

15.4 Los encargados de la EPIP deben tener la posibilidad de recabar la asistencia de expertos en los siguientes campos:

.1 conocimiento de las tendencias y amenazas actuales en relación con la protección;

.2 reconocimiento y detección de armas y sustancias o dispositivos peligrosos;

.3 reconocimiento, sin carácter discriminatorio, de las características y el comportamiento de las personas que puedan suponer una amenaza para la protección del buque;

.4 técnicas utilizadas para eludir las medidas de protección;

.5 métodos utilizados para provocar sucesos que afectan a la protección marítima;

.6 efectos de los explosivos sobre las estructuras y los servicios de la instalación portuaria;

.7 protección de la instalación portuaria;

.8 prácticas comerciales del puerto;

.9 preparación y respuesta ante emergencias y planes para contingencias;

.10 medios de protección física, por ejemplo vallas;

.11 sistemas radioeléctricos y de telecomunicaciones, incluidos los sistemas y redes informáticos;

.12 transporte e ingeniería civil; y

.13 operaciones del puerto y del buque.

Identificación y evaluación de los bienes e infraestructuras que es importante proteger

15.5 La identificación y evaluación de los bienes e infraestructuras que es importante proteger es un proceso mediante el cual se establece la importancia relativa de las distintas estructuras e instalaciones para el funcionamiento de la instalación portuaria. Este proceso de identificación y evaluación es crucial, ya que sienta las bases para centrar las estrategias de atenuación de riesgos en los bienes y estructuras que más importa proteger ante un posible suceso que afecte a la protección. Este proceso tendrá en cuenta la posible pérdida de vidas, la importancia económica del puerto, su valor simbólico y la presencia de instalaciones gubernamentales.

15.6 Hay que establecer un orden de prioridades de protección basado en la identificación y evaluación de la importancia relativa de los bienes e infraestructuras. La preocupación esencial es evitar muertes y lesiones. También es importante determinar si la instalación portuaria, la estructura o las instalaciones pueden seguir funcionado sin el bien que se esté evaluando, y en qué medida podría reestablecerse rápidamente el funcionamiento normal.

15.7 Los bienes e infraestructuras que debe considerarse importante proteger pueden ser, entre otros, los siguientes:

.1 accesos, entradas, vías de acercamiento, fondeaderos y zonas de maniobra y atraque;

.2 instalaciones para carga, terminales, zonas de almacenamiento y equipo de manipulación de la carga;

.3 sistemas tales como redes de distribución eléctrica, sistemas radioeléctricos y de telecomunicaciones y sistemas y redes informáticos;

.4 sistemas de gestión del tráfico de buques en el puerto y ayudas a la navegación;

.5 plantas eléctricas, conductos para el trasvase de carga y suministro de agua;

.6 puentes, vías férreas; carreteras;

.7 embarcaciones de servicio del puerto, como embarcaciones de práctico, remolcadores, gabarras, etc.;

.8 equipo y sistemas de protección y vigilancia; y

.9 aguas adyacentes a la instalación portuaria.

15.8 Una identificación clara de los bienes e infraestructuras es esencial para la evaluación de las necesidades de la instalación portuaria en materia de protección, el orden de prioridad de las medidas de protección y las decisiones relativas a la asignación de recursos para proteger mejor la instalación. Este proceso puede requerir la celebración de consultas con las autoridades pertinentes en relación con las estructuras adyacentes a la instalación portuaria que pudieran causar daños dentro de la instalación o utilizarse para causar daños a ésta o para observarla con fines ilícitos o desviar la atención.

Identificación de las posibles amenazas para los bienes e infraestructuras y cálculo de la probabilidad de que dichas amenazas se materialicen, a fin de establecer medidas de protección y el orden de prioridad de las mismas.

15.9 Deben identificarse los posibles actos que puedan suponer una amenaza para la protección de los bienes e infraestructuras, así como los métodos para llevarlos a cabo a fin de evaluar la vulnerabilidad de un determinado bien o lugar ante un suceso que atente a la protección marítima y definir las necesidades en materia de protección, con arreglo a un orden de prioridad, para hacer posible la planificación y la asignación de recursos. La identificación y la evaluación de todo posible acto y del método por el que se pueda llevar a cabo estarán basadas en diversos factores, entre los que se incluirán las evaluaciones de la amenaza que hagan los organismos gubernamentales. La identificación y evaluación de las amenazas permite no tener que partir de la hipótesis del peor caso posible al planificar y asignar recursos.

15.10 La EPIP debe incluir una evaluación, realizada en colaboración con las organizaciones nacionales de seguridad pertinentes, que tenga por objeto determinar:

.1 toda característica particular de la instalación portuaria, incluido el tipo de tráfico marítimo que la utiliza, que pueda convertirla en blanco probable de un ataque;

.2 las consecuencias probables de un ataque a la instalación portuaria, o dentro de ella, en lo que se refiere a la pérdida de vidas humanas, daños en las bienes y trastornos económicos, por ejemplo los derivados de la interrupción de los sistemas de transporte;

.3 la capacidad y el propósito de quienes puedan organizar un ataque de este tipo; y

.4 el tipo o tipos de ataque probables, y llegar a una conclusión general sobre el nivel de riesgo para el que deben concebirse las medidas de protección.

15.11 En la EPIP deben examinarse todas las posibles amenazas, entre las que pueden encontrarse los siguientes tipos de sucesos que afectan a la protección marítima:

.1 daños o destrucción de una instalación portuaria o de un buque; por ejemplo, mediante artefactos explosivos, incendio provocado, sabotaje o vandalismo;

.2 secuestro o captura de un buque o de las personas a bordo;

.3 manipulación indebida de la carga, del equipo o sistemas esenciales del buque o de las provisiones del buque;

.4 acceso o usos no autorizados, lo que incluye la presencia de polizones;

.5 contrabando de armas o de equipo, incluidas las armas de destrucción masiva;

.6 utilización del buque para el transporte de quienes tengan la intención de causar un suceso que afecte a la protección marítima y su equipo;

.7 utilización del propio buque como arma o como medio destructivo o para causar daños;

.8 bloqueo de entradas al puerto, esclusas, accesos, etc.; y

.9 ataque químico, biológico o nuclear.

15.12 Este proceso debe incluir la celebración de consultas con las autoridades pertinentes en relación con las estructuras adyacentes a la instalación portuaria que pudieran causar daños dentro de la instalación o utilizarse para causar daños a ésta o para observarla con fines ilícitos o desviar la atención.

Identificación, selección y clasificación por orden de prioridad de las medidas correctivas y de los cambios en los procedimientos y su eficacia para reducir la vulnerabilidad.

15.13 la identificación de las medidas correctivas y el establecimiento de un orden de prioridad para las mismas tienen por objeto garantizar que se utilizan las medidas más eficaces para reducir la vulnerabilidad de la instalación portuaria o de la interfaz buque-puerto ante las posibles amenazas.

15.14 Las medidas de protección deben elegirse en función de factores tales como su eficacia para reducir la probabilidad de que se produzca un ataque, y deben evaluarse basándose, entre otros, en los datos de:

.1 los reconocimientos, inspecciones y auditorías de protección:

.2 las consultas con los propietarios y gestores de la instalación portuaria y, si procede, de las estructuras adyacentes;

.3 los antecedentes que haya de sucesos que hayan afectado a la protección marítima; y

.4 las operaciones que se realicen en la instalación portuaria.

Identificación de los puntos vulnerables

15.15 La identificación de los puntos vulnerables de las estructuras físicas, los sistemas de protección del personal, los procesos u otras esferas que puedan dar lugar a sucesos que afecten a la

protección marítima sirve para determinar las opciones posibles para eliminar o atenuar el riesgo que entrañan. Por ejemplo, el análisis puede revelar los puntos vulnerables en los sistemas de protección de una instalación portuaria o en las infraestructuras carentes de protección, tales como la red de suministro de agua, puentes etc., que podrían eliminarse mediante medidas de carácter físico, tales como barreras permanentes, alarmas, equipo ele vigilancia, etc.

15.16 En la identificación de los puntos vulnerables se deben tener en cuenta los siguientes aspectos:

.1 accesos por mar y tierra a la instalación portuaria y a los buques que estén atracados en ella;

.2 integridad estructural de los muelles, las instalaciones y las estructuras conexas;

.3 procedimientos y medidas de protección existentes, incluidos los sistemas de identificación;

.4 procedimientos y medidas de protección existentes relativos a la infraestructura y, los servicios portuarios;

.5 medidas para proteger el equipo radioeléctrico y de telecomunicaciones, la infraestructura y los servicios portuarios, incluidos los sistemas y redes informáticos;

.6 zonas adyacentes que puedan utilizarse durante un ataque o para lanzarlo;

.7 acuerdos existentes con compañías privadas de seguridad que ofrezcan servicios de protección marítima en tierra y en las aguas del puerto;

.8 incompatibilidades entre los procedimientos y medidas de seguridad y los de protección;

.9 incompatibilidades entre las tareas asignadas en la instalación portuaria y las tareas de protección;

.10 limitaciones de personal o de ejecución;

.11 deficiencias detectadas al impartir la formación a durante los ejercicios; y

.12 deficiencias detectadas durante las operaciones diarias, después de un suceso o alerta, en los informes sobre aspectos de protección preocupantes, al ejercer las medidas de control, al realizar una auditoría, etc.

16 PLAN DE PROTECCION DE LA INSTALACION PORTUARIA

Generalidades

16.1 La preparación del plan de protección de la instalación portuaria (PPIP) es responsabilidad del oficial de protección de la instalación portuaria (OPIP). Aunque no es necesario que el OPIP lleve a cabo personalmente todas las tareas que corresponden a ese puesto. siempre será en última instancia el responsable de que dichas tareas se realicen adecuadamente.

16.2 El contenido de cada PPIP variará en función de las circunstancias especiales de la instalación o instalaciones portuarias a que se aplique. En la evaluación de la protección de la instalación portuaria (EPIP) se habrán identificado las características especiales de la instalación portuaria y los posibles riesgos para su protección que han hecho necesario nombrar un OPIP y preparar un PPIP. Al preparar el PPIP, es preciso tener en cuenta estas características y otras consideraciones de protección locales o nacionales, a fin de tomar las medidas de protección necesarias para reducir al mínimo el riesgo de que haya un fallo de protección V las consecuencias de los posibles riesgos. Los Estados Contratantes pueden elaborar orientaciones sobre la preparación y el contenido de los planes de protección de las instalaciones portuarias.

16.3 Todo PPIP debe:

.1 exponer detalladamente la organización de la protección de la instalación portuaria;

.2 exponer detalladamente los enlaces de la organización con otras autoridades competentes y la configuración de los sistemas de comunicación necesarios para el funcionamiento eficaz en todo momento de la organización y de sus enlaces con otras partes, incluidos los buques que se hallen en el puerto;

.3 exponer detalladamente las medidas básicas de protección, tanto físicas como operativas, que se han adoptado para el nivel de protección 1;

.4 exponer detalladamente las medidas adicionales que harán posible que la instalación portuaria pase sin demora al nivel de protección 2 y, si es necesario, al nivel de protección 3;

.5 prever revisiones o auditorías periódicas del PPIP, y su posible enmienda en función de la experiencia adquirida o de un cambio de circunstancias; y

.6 exponer detalladamente los procedimientos de notificación a los pertinentes puntos de contacto de los Gobiernos Contratantes.

16.4 La preparación de un PPIP eficaz se basa en una evaluación detenida de todos los aspectos relacionados con la protección de la instalación portuaria, que debe incluir, en particular, un análisis detallado de las características físicas y operativas de esa instalación.

16.5 Todos los PPIP deben ser aprobados por el Gobierno Contratante bajo cuya jurisdicción esté la instalación portuaria. Los Gobiernos Contratantes deben elaborar procedimientos para evaluar la eficacia de cada PPIP en todo momento, y pueden exigir que se enmiende el plan antes de su aprobación inicial o una vez que se haya aprobado. En el PPIP deben contemplarse medidas para conservar los registros de todo suceso o amenaza para la protección, así como de las revisiones y auditorías, la formación; los ejercicios y las prácticas, como prueba del cumplimento de las prescripciones.

16.6 Las medidas de protección incluidas en el PPIP deben estar implantadas dentro de un plazo razonable tras la aprobación del plan, y en éste debe indicarse en qué momento ha de implantarse cada medida. Si es probable que se produzca algún retraso en esa implantación, debe informarse de ello al Gobierno Contratante responsable de la aprobación del plan, a fin de acordar otras medidas de protección temporales satisfactorias que ofrezcan un nivel de protección equivalente en el ínterin.

16.7 El uso de armas de fuego a bordo de los buques, o en sus proximidades, y en las instalaciones portuarias puede representar riesgos especiales e importantes para la seguridad, en particular con respecto a determinadas sustancias peligrosas o potencialmente peligrosas, y debe considerarse con sumo cuidado. En caso de que un Gobierno Contratante decida que es necesario contar con personal armado en esas zonas, ese Gobierno Contratante debe asegurarse de que dicho personal está debidamente autorizado y ha recibido la pertinente formación para utilizar sus amas, y es consciente de los riesgos específicos para la seguridad que existen en tales zonas. Si un Gobierno Contratante autoriza el uso de amas de fuego, debe dar directrices específicas de seguridad sobre su uso. El PPIP debe contener orientaciones específicas acerca de esta cuestión, especialmente con respecto a su aplicación a los buques que transporten mercancías peligrosas o sustancias potencialmente peligrosas.

Organización y ejecución de las tareas de protección de la instalación portuaria

16.8 Además de las orientaciones que figuran en el párrafo 16.3, el PPIP debe incluir los siguientes elementos, comunes a todos los niveles de protección:

.1 la función y la estructura de la organización de la protección de la instalación portuaria;

.2 las tareas, responsabilidades y requisitos de formación de todo el personal de la instalación portuaria que tenga funciones de protección marítima y las medidas de control del rendimiento necesarias para evaluar la eficacia de cada persona;

.3 los enlaces de la organización de protección de la instalación portuaria con otras autoridades nacionales o locales con responsabilidades en la esfera de la protección;

.4 los sistemas de comunicaciones de los que se dispone para mantener unas comunicaciones continuas y eficaces entre el personal de protección de la instalación portuaria, los buques que se hallen en el puerto y, cuando proceda, las autoridades nacionales y locales con responsabilidades en la esfera, de la protección;

.5 los procedimientos y salvaguardias necesarios para que estas comunicaciones continuas estén garantizadas en todo momento;

.6 los procedimientos y prácticas para salvaguardar la información confidencial sobre protección disponible en papel o en formato electrónico;

.7 los procedimientos necesarios para evaluar la eficacia en todo momento las medidas, procedimientos y equipo de protección, incluidos los procedimientos para identificar y subsanar cualquier fallo o funcionamiento defectuoso del equipo;

.8 los procedimientos para presentar y evaluar informes relativos a posibles fallos o aspectos de protección preocupantes;

.9 los procedimientos relativos a la manipulación de la carga;

.10 los procedimientos relativos a la entrega de las provisiones del buque;

.11 los procedimientos para mantener, y actualizar, un inventario de mercancías peligrosas y sustancias potencialmente peligrosas, y su ubicación en la instalación portuaria;

.12 los medios para alertar a las patrullas marítimas y equipos de búsqueda especializados, incluidos los expertos en búsqueda de bombas y búsquedas submarinas, y obtener sus servicios;

.13 los procedimientos para ayudar a los oficiales de protección del buque a confirmar la identidad de las personas que deseen subir a bordo, cuando se solicite; y

.14 los procedimientos para facilitar el permiso de tierra del personal del buque o los cambios de personal, así como el acceso de visitantes al buque, incluidos los representantes de las organizaciones para el bienestar de la gente de mar y los sindicatos.

16.9 El resto de esta sección se refiere específicamente a las medidas que pueden adoptarse para cada nivel de protección en relación con los siguientes aspectos:

.1 acceso a la instalación portuaria;

.2 zonas restringidas de la instalación portuaria;

.3 manipulación de la carga;

.4 entrega de las provisiones del buque;

.5 equipajes no acompañados; y

.6 vigilancia de la protección de la instalación portuaria.

Acceso a la instalación portuaria

16.10 El PPIP debe contener las medidas de protección aplicables a todos los medios de acceso a la instalación portuaria indicados en el mismo.

16.11 Para cada uno de ellos, el PPIP debe indicar los lugares en que se restringirá o prohibirá el acceso en cada nivel de protección. Para cada nivel de protección, el PPIP debe especificar el tipo de restricción o prohibición que se impondrá y los medios para garantizar su observancia.

16.12 Para cada nivel de protección, el PPIP debe indicar los medios de identificación necesarios para acceder a la instalación portuaria y para que las personas permanezcan en ella sin ser interpeladas, lo que puede requerir el establecimiento de un sistema adecuado de identificación permanente o temporal para el personal de la instalación portuaria y los visitantes. respectivamente. Cualquier sistema de identificación que se implante en la instalación debe coordinarse, en la medida de lo posible, con el que se aplique en los buques que utilicen habitualmente la instalación portuaria. Los pasajeros deben poder demostrar su identidad mediante su tarjeta de embarco, billete, etc., pero no se les permitirá acceder a las zonas restringidas a menos que estén supervisados. El PPIP debe incluir disposiciones para que los sistemas de identificación se actualicen con regularidad, y para que los abusos sean objeto de una sanción disciplinaria.

16.13 Se denegará el acceso a la instalación portuaria a las personas que no deseen o no puedan demostrar su identidad o confirmar el propósito de su visita cuando se les solicite, y se notificará al OPIP y a las autoridades nacionales o locales con responsabilidades en la esfera de la protección que tales personas han intentado obtener acceso.

16.14 El PPIP debe indicar los lugares en los que se realizarán los registros de personas, efectos personales y vehículos. Tales lugares deben estar cubiertos para poder funcionar de manera continua, independientemente de las condiciones meteorológicas, con la frecuencia especificada en el PPIP. Una vez que hayan sido sometidos a un registro, las personas, sus efectos personales y los vehículos deben ir directamente a las zonas restringidas de espera, embarco, o carga de vehículos.

16.15 El PPIP debe establecer zonas separadas para las personas que ya hayan pasado un control con sus efectos y las personas. con sus efectos personales, que todavía no lo hayan hecho, y, si es posible, zonas separadas para el embarco y desembarco de pasajeros, personal del buque y sus efectos, a fin de que las personas sin registrar no puedan entrar en contacto con las que ya han sido registradas.

16.16 El PPIP debe indicar la frecuencia con que se aplicarán los controles de acceso, y especialmente si se aplicarán al azar, o de vez en cuando.

Nivel de protección 1

16.17 En el nivel de protección 1, el PPIP debe establecer los puntos de control en los que podrán aplicarse las siguientes medidas:

.1 delimitar las zonas restringidas mediante vallas u otras barreras que el Gobierno Contratante debe aprobar;

.2 comprobar la identidad de todas las personas que deseen entrar en la instalación portuaria para acceder a un buque, incluidos los pasajeros, el personal del buque y los visitantes, y confirmar los motivos que tienen para hacerlo, mediante la comprobación, por ejemplo, de las instrucciones de embarco, los billetes de los pasajeros, las tarjetas de embarco, las órdenes de trabajo, etc.;

.3 controlar los vehículos utilizados por quienes deseen entrar en la instalación portuaria para acceder a un buque;

.4 verificar la identidad del personal de la instalación portuaria y de las personas que trabajen dentro de la instalación portuaria, así como de sus vehículos;

.5 limitar el acceso para excluir a las personas que no trabajen para la instalación portuaria o dentro de ella si no pueden identificarse debidamente;

.6 registrar a las personas, sus efectos personales, los vehículos y el contenido de éstos; y

.7 identificar todo punto de acceso que no se utilice regularmente y que convendría cerrar de forma permanente.

16.18 En el nivel de protección 1, todas las personas que deseen entrar en la instalación portuaria podrán ser sometidas a un registro. La frecuencia de tales registros, incluso de los que se efectúen al azar, quedará especificada en el PPIP aprobado, y el Gobierno Contratante debe aprobarla expresamente. A menos que haya motivos fundados para hacerlo, relacionados con la protección, no se debe pedir a los miembros del personal del buque que registren a sus compañeros de trabajo o sus efectos personales. Todo registro de este tipo se llevará a cabo de manera tal que se respeten plenamente los derechos humanos y la dignidad de la persona.

Nivel de protección 2

16.19 En el nivel de protección 2, el PPIP debe especificar las medidas de protección adicionales que habrá que tomar, y que pueden ser, entre otras, las siguientes:

.1 destinar más personal a la vigilancia de los puntos de acceso y el patrullaje de las barreras del perímetro de la instalación;

.2 limitar el número de puntos de acceso a la instalación portuaria e identificar los que conviene cerrar, habilitando medios para protegerlos adecuadamente;

.3 habilitar medios para obstaculizar el movimiento por los demás puntos de acceso, por ejemplo, instalando barreras de seguridad;

.4 aumentar la frecuencia de los registros de personas, efectos personales y vehículos;

.5 denegar el acceso a los visitantes que no puedan aportar una justificación verificable de la razón por la que desean acceder a la instalación portuaria; y

.6 utilizar buques de patrulla para incrementar la protección en las aguas del puerto.

Nivel de protección 3

16.20 En el nivel de protección 3, la instalación portuaria debe cumplir las instrucciones de los encargados de hacer frente al suceso que afecte a la protección marítima o a la amenaza de éste. El PPIP debe especificar las medidas de protección que puede adoptar la instalación portuaria, en estrecha colaboración con los encargados de hacer frente al suceso y con los buques que se encuentren en ella, medidas que pueden ser, entre otras, las siguientes:

.1 suspender el acceso a la instalación portuaria, o a partes de ella;

.2 autorizar únicamente el acceso de los encargados de hacer frente al suceso que afecta a la protección o a la amenaza de éste;

.3 suspender los movimientos de personas o vehículos en la instalación portuaria o en partes de ella;

.4 incrementar las patrullas de protección en la instalación portuaria;

.5 suspender las operaciones portuarias en toda la instalación o en algunas de sus partes;

.6 dirigir los movimientos de los buques en toda la instalación portuaria o en algunas de sus partes; y

.7 evacuar total o parcialmente la instalación portuaria.

Zonas restringidas dentro de la instalación portuaria

16.21 En el PPIP deben indicarse las zonas restringidas que se designarán dentro de la instalación portuaria, especificando su extensión, los períodos en que será válida la restricción, y las medidas que habrán de adoptarse para controlar, por un lado; el acceso a esas zonas y, por otro, las actividades que se realicen en ellas. El plan también debe incluir, en las circunstancias apropiadas, medidas para garantizar que las zonas temporalmente restringidas son sometidas a una inspección de protección tanto antes como después de quedar establecidas. Las zonas restringidas tienen por objeto:

.1 proteger a los pasajeros, el personal del buque, el personal de la instalación portuaria y los visitantes, incluidos los que se encuentren en ella en relación con un buque;

.2 proteger la instalación portuaria;

.3 proteger a los buques que utilicen la instalación portuaria o presten servicios en ella;

.4 proteger los lugares y zonas vulnerables de la instalación portuaria;

.5 proteger el equipo y los sistemas de protección y vigilancia; y

.6 evitar la manipulación indebida de la carga de las instalaciones de los buques.

16.22 El PPIP debe garantizar que en todas las zonas restringidas se apliquen medidas de protección claramente definidas para controlar:

.1 el acceso de personas;

.2 la entrada, estacionamiento, carga y descarga de vehículos;

.3 el movimiento y almacenamiento, de la carga y las provisiones de los buques; y

.4 los equipajes o efectos personales no acompañados.

16.23 En el PPIP se debe establecer que todas las zonas restringidas estarán claramente marcadas, indicándose que el acceso a la zona queda restringido y que la presencia no autorizada dentro de la zona constituye una violación de las normas de protección.

16.24 Si se utilizan dispositivos automáticos de detección de intrusos, dichos dispositivos alertarán a un centro de control que pueda responder cuando se active una alarma.

16.25 Las zonas restringidas pueden ser, entre otras, las siguientes:

.1 las zonas de tierra y las aguas contiguas al buque;

.2 las zonas de embarco y desembarco y las zonas de espera y tramitación para los pasajeros y el personal de los buques, incluidos los puntos de registro;

.3 las zonas de embarque, desembarque y almacenamiento de la carga y las provisiones de los buques;

.4 los lugares en los que se guarde información importante desde el punto de vista de la protección, como la relativa a la carga;

.5 las zonas en las que se guarden, mercancías peligrosas y sustancias potencialmente peligrosas;

.6 las salas de control de los sistemas de ordenación del tráfico marítimo, las ayudas a la navegación y los edificios de control del puerto, incluidas las salas de control de los sistemas de protección y vigilancia;

.7 las zonas en las que se almacene o está situado el equipo de protección y vigilancia;

.8 las instalaciones esenciales radioeléctricas, de telecomunicaciones, de electricidad, de agua y de otros servicios públicos; y

.9 otros lugares de la instalación portuaria a los que deba restringirse el acceso de buques, vehículos y personas.

16.26 las medidas de protección podrán ampliarse, con el consentimiento de las autoridades competentes, para imponer restricciones al acceso no autorizado a estructuras desde las que se pueda observar la instalación portuaria.

Nivel de protección 1

16.27 En el nivel de protección 1, el PPIP debe establecer las medidas de protección aplicables a las zonas restringidas, que pueden ser, entre otras, las siguientes:

.1 instalar barreras permanentes o temporales que rodeen la zona restringida, teniendo en cuenta que el Gobierno Contratante debe aprobar los medios que se utilicen;

.2 establecer puntos de acceso que puedan estar controlados por guardias de seguridad cuando se utilicen, y que puedan cerrarse o bloquearse eficazmente si no se utilizan;

.3 expedir pases que deberán llevar visibles quienes tengan derecho a encontrarse dentro de la zona restringida;

.4 marcar claramente los vehículos autorizados a entrar en las zonas restringidas;

.5 organizar patrullas y guardias;

.6 instalar sistemas automáticos de detección de intrusos, o equipo o sistemas de vigilancia, para detectar el acceso no autorizado a las zonas restringidas y los movimientos en éstas; y

.7 controlar el movimiento de naves en las proximidades de los buques que utilicen la instalación portuaria.

Nivel de protección 2

16.28 Para el nivel de protección 2, el PPIP debe indicar cómo se va a incrementar la frecuencia e intensidad de la vigilancia y el control del acceso a las zonas restringidas. En el plan deben especificarse las medidas de protección adicionales que habrá que tomar, y que pueden ser, entre otras, las siguientes:

.1 reforzar la eficacia de las barreras o vallas que delimiten las zonas restringidas, utilizando, por ejemplo, sistemas automáticos de detección de intrusos o patrullas;

.2 reducir el número de puntos de acceso a las zonas restringidas y reforzar los controles aplicables en los demás accesos;

.3 restringir el estacionamiento en las zonas adyacentes a los buques amarrados;

.4 limitar aún más el acceso a las zonas restringidas, así como los movimientos y el almacenamiento en esas zonas;

.5 utilizar equipo de vigilancia supervisado de forma continua y con grabación;

.6 reforzar el número y la frecuencia de las patrullas, incluidas las patrullas marítimas, en los límites de las zonas restringidas y dentro de dichas zonas;

.7 controlar y restringir el acceso a las zonas adyacentes a las zonas restringidas; y

.8 impedir el acceso de naves no autorizadas a las aguas adyacentes a los buques que se encuentren en la instalación portuaria.

Nivel de protección 3

16.29 En el nivel de protección 3, la instalación portuaria debe cumplir las instrucciones de los encargados de hacer frente al suceso que afecte a la protección marítima o a la amenaza de éste. El PPIP debe especificar las medidas de protección que puede adoptar la instalación portuaria, en estre-

cha colaboración con los encargados de hacer frente al suceso y con los buques que se encuentren en ella, medidas que pueden ser, entre otras, las siguientes:

.1 establecer zonas restringidas adicionales, dentro de la instalación, en las proximidades del suceso que afecte a la protección marítima o del lugar en el que se sospecha que está la amenaza para la protección; en las que se prohibirá el acceso; y

.2 preparar el registro de las zonas restringidas como parte del registro total o parcial de la instalación portuaria.

Manipulación de la carga

16.30 Las medidas de protección relativas a la manipulación de la carga deben tener por objeto:

.1 evitar la manipulación indebida; y

.2 evitar que se reciban y almacenen en la instalación portuaria cargas que no estén destinadas a ser transportadas.

16.31 Las medidas de protección deben incluir procedimientos para efectuar un control de inventario en los puntos de acceso a la instalación portuaria. Una vez en la instalación portuaria, la carga debe poder identificarse como carga que ha pasado los controles pertinentes y ha sido aceptada para su embarque en un buque o para almacenamiento temporal en una zona restringida antes de ser embarcada. Puede ser conveniente restringir la entrada a la instalación portuaria de carga que no tenga una fecha de embarque confirmada.

Nivel de protección 1

16.32 En el nivel de protección 1, el PPIP debe establecer las medidas de protección aplicables a la manipulación de la carga, que pueden ser, entre otras, las siguientes:

.1 inspeccionar la carga, las unidades de transporte y las zonas para almacenar la carga dentro de la instalación portuaria antes y durante las operaciones de manipulación de la carga;

2 efectuar comprobaciones, para asegurarse de que la carga que se embarca coincide con lo indicado en la nota de entrega o equivalente;

.3 registrar los vehículos; y comprobar el estado de los precintos u otros medios utilizados para evitar la manipulación indebida de la carga a la entrada de ésta en la instalación portuaria, y en el momento de proceder a su almacenamiento en la instalación.

16.33 Las inspecciones de la carga pueden realizarse mediante:

.1 examen visual y físico; y

.2 equipos de exploración/detección, dispositivos mecánicos o perros.

16.34 Cuando haya un movimiento de carga regular, o repetido, el OCPM o el OPB, tras consultar a la instalación portuaria, podrán llegar a un acuerdo con el expedidor o con otras partes responsables de la carga sobre la inspección de ésta fuera de las instalaciones, el precintado, la programación de los movimientos, los comprobantes, etc. Estos acuerdos deben notificarse al OPIP interesado, para obtener su conformidad.

Nivel de protección 2

16.35 En el nivel de protección 2, el PPIP debe establecer las medidas de protección adicionales aplicables para la manipulación de la carga, que pueden ser, entre otras, las siguientes:

.1 efectuar inspecciones pormenorizadas de la carga, las unidades de transporte y las zonas para almacenar la carga dentro de la instalación portuaria;

.2 intensificar las comprobaciones para garantizar que sólo entra en la instalación portuaria carga debidamente documentada para su almacenamiento temporal y posterior embarque en un buque;

.3 intensificar los registros de vehículos; y

.4 aumentar la frecuencia y la minuciosidad de las comprobaciones de los precintos y otros medios utilizados para evitar la manipulación indebida.

16.36 Una inspección pormenorizada de la carga puede lograrse por los siguientes medios:

.1 aumentar la frecuencia y la minuciosidad de las inspecciones de la carga, las unidades de transporte y las zonas para almacenar la carga dentro de la instalación portuaria (exámenes visuales y físicos);

.2 usar con más frecuencia equipos de exploración, detección, dispositivos mecánicos o perros; y

.3 coordinar las medidas de protección reforzadas con el expedidor u otras partes responsables, además de los acuerdos y procedimientos ya concertados.

Nivel de protección 3

16.37 En el nivel de protección 3, la instalación portuaria debe cumplir las instrucciones de los encargados de hacer frente al suceso que afecte a la protección marítima o a la amenaza de éste. El PPIP debe especificar las medidas de protección que puede adoptar la instalación portuaria, en estrecha colaboración con los encargados de hacer frente al suceso y con los buques que se encuentren en ella, medidas que pueden ser, entre otras, las siguientes:

.1 limitar o suspender los movimientos u operaciones de carga en toda la instalación portuaria o en partes de ella, o en determinados buques; y

.2 verificar el inventario de mercancías peligrosas y sustancias potencialmente peligrosas que se encuentren en la instalación portuaria, y comprobar su ubicación.

Entrega de las provisiones del buque

16.38 Las medidas de protección relativas a la entrega de las provisiones del buque deben tener por objeto:

.1 garantizar que se comprueba la integridad del embalaje y de las provisiones del buque;

.2 evitar que se acepten provisiones para los buques sin inspección previa;

.3 evitar la manipulación indebida;

.4 evitar que se acepten provisiones para los buques que no se hayan pedido;

.5 garantizar que se registra el vehículo utilizado para la entrega; y

.6 garantizar que los vehículos utilizados para las entregas van acompañados dentro de la instalación portuaria.

16.39 En el caso de los buques que utilicen la instalación portuaria con regularidad podría ser conveniente acordar procedimientos para el buque, sus proveedores y la instalación portuaria con respecto a la notificación y el momento de entrega de las provisiones y la documentación correspondiente. Siempre debe ser posible confirmar que las provisiones que se entregan van acompañadas de alguna prueba de que han sido pedidas por el buque.

Nivel de protección 1

16.40 En el nivel de protección 1, el PPIP debe establecer las medidas de protección aplicables a la entrega de las provisiones del buque, que pueden ser, entre otras, las siguientes:

.1 inspeccionar las provisiones;

.2 notificar por adelantado la composición de la remesa, los datos del conductor y la matrícula del vehículo; y

.3 registrar el vehículo utilizado para la entrega.

16.41 Las inspecciones de las provisiones de los buques pueden realizarse mediante:

.1 examen visual y físico; y

.2 equipos de exploración/detección, dispositivos mecánicos o perros.

Nivel de protección 2

16.42 En el nivel de protección 2, el PPIP debe establecer las medidas de protección adicionales aplicables a la entrega de las provisiones de los buques, que pueden ser, entre otras, las siguientes:

.1 efectuar inspecciones pormenorizadas de las provisiones de los buques;

.2 efectuar registros pormenorizados de los vehículos utilizados para las entregas;

.3 coordinarse con el personal de los buques para comprobar que la remesa coincide con la nota de entrega antes de autorizar su entrada en la instalación portuaria; y

.4 acompañar al vehículo utilizado para la entrega dentro de la instalación portuaria.

16.43 Una inspección pormenorizada de las provisiones de los buques puede lograrse por los siguientes medios:

.1 aumentar la frecuencia y la minuciosidad de los registros de los vehículos utilizados para las entregas;

.2 usar con más frecuencia equipos de exploración/detección, dispositivos mecánicos o perros; y

.3 restringir o prohibir la entrada de provisiones que no vayan a salir de la instalación portuaria en un determinado plazo.

Nivel de protección 3

16.44 En el nivel de protección 3, la instalación portuaria debe cumplir las instrucciones de los encargados de hacer frente al suceso que afecte a la protección marítima o a la amenaza de éste. El PPIP debe especificar las medidas de protección que puede adoptar la instalación portuaria, en estrecha colaboración con los encargados de hacer frente al suceso y con los buques que se encuentren en ella, medidas que pueden incluir preparar la restricción o suspensión de la entrega de provisiones para los buques en toda la instalación portuaria, o en partes de ella.

Equipajes no acompañados

16.45 El PPIP debe establecer las medidas de protección aplicables para asegurarse de que los equipajes no acompañados (es decir, todo equipaje, incluidos los efectos personales, que no esté con el pasajero o el miembro del personal del buque en el lugar de la inspección o el registro) se identifican y se someten a un examen adecuado, que puede incluir un registro, antes de autorizar su entrada en la instalación portuaria y, en función de como esté organizado el almacenamiento, antes de su traslado de la instalación al buque. No se prevé que tanto la instalación portuaria como el buque tengan que examinar estos equipajes, y en los casos en que ambos cuenten con el equipo adecuado, la instalación portuaria debe ser la responsable de examinarlos. Es esencial colaborar estrechamente con el buque y hay que tomar las medidas necesarias para garantizar la seguridad de los equipajes no acompañados después de su examen.

Nivel de protección 1

16.46 En el nivel de protección 1, el PPIP debe establecer las medidas de protección aplicables a los equipajes no acompañados para garantizar que hasta el 100% de dichos equipajes se somete a un examen o registro, lo que puede incluir la utilización de equipo de rayos X.

Nivel de protección 2

16.47 En el nivel de protección 2, el PPIP debe establecer las medidas de protección adicionales aplicables a los equipajes no acompañados, los cuales deben prever que se someta a un examen con equipo de rayos X el 100% de los equipajes.

Nivel de protección 3

16.48 En el nivel de protección 3, la instalación portuaria debe cumplir las instrucciones de los encargados de hacer frente al suceso que afecte a la protección marítima o a la amenaza de éste. El PPIP debe especificar las medidas de protección que puede adoptar la instalación portuaria, en estrecha colaboración con los encargados de hacer frente al suceso y con los buques que se encuentren en ella, medidas que pueden ser, entre otras, las siguientes:

.1 someter los equipajes a un examen más extenso, por ejemplo, viéndolos por rayos X desde al menos dos ángulos distintos;

.2 preparar la restricción o suspensión del tratamiento de equipajes no acompañados; y

.3 negarse a aceptar la entrada de equipajes no acompañados en la instalación portuaria.

Vigilancia de la protección de la instalación portuaria

16.49 Desde la propia instalación se debe poder vigilar en todo momento, incluso en la oscuridad y con visibilidad limitada, toda la instalación portuaria, los accesos por mar y tierra, las zonas restringidas dentro de la instalación, los buques que se encuentren en ella y los alrededores de esos buques. Para tal vigilancia podrá utilizarse:

.1 alumbrado;

.2 guardias, incluidas patrullas de a pie, motorizadas y en embarcaciones; y

.3 dispositivos automáticos de detección de intrusos y equipo de vigilancia.

16.50 Cuando se utilicen dispositivos automáticos de detección de intrusos, éstos deben dar una alarma visual y/o audible en un espacio con dotación o vigilancia permanente.

16.51 En el PPIP deben especificarse los procedimientos y el equipo necesario para cada nivel de protección, así como los medios para garantizar que tal equipo de vigilancia funcione continuamente, teniendo en cuenta los posibles efectos de las condiciones meteorológicas o de las interrupciones del suministro eléctrico.

Nivel de protección 1

16.52 En el nivel de protección 1, el PPIP debe establecer las medidas de protección aplicables, que pueden incluir una combinación de alumbrado, guardias y vigilantes de seguridad y equipo de vigilancia que funcione de manera continua y permita que el personal encargado de la protección de la instalación portuaria:

.1 observe la zona de la instalación portuaria en general, incluidos los accesos por mar y tierra;

.2 observe los puntos de acceso, las barreras y las zonas restringidas; y

.3 vigile las zonas y movimientos próximos a los buques que se encuentren, en la instalación portuaria, lo que puede requerir la intensificación del alumbrado de los propios buques.

Nivel de protección 2

16.53 En el nivel de protección 2, el PPIP debe establecer las medidas de protección adicionales necesarias para incrementar la capacidad de observación y vigilancia, que pueden ser, entre otras, las siguientes:

.1 aumentar la intensidad del alumbrado y la cobertura del equipo de vigilancia, incluida la instalación de alumbrado y equipo de vigilancia adicional;

.2 aumentar la frecuencia de las patrullas de a pie, motorizadas o en embarcaciones; y,

.3 destinar más personal de protección a las tareas de observación y patrullaje.

Nivel de protección 3

16.54 En el nivel de protección 3, la instalación portuaria debe cumplir las instrucciones de los encargados de hacer frente al suceso que afecte a la protección marítima o a la amenaza de éste. El PPIP debe especificar las medidas de protección que puede adoptar la instalación portuaria, en estrecha colaboración con los encargados de hacer frente al suceso y con los buques que se encuentren en ella, medidas que pueden ser, entre otras, las siguientes:

.1 encender todo el alumbrado de la instalación portuaria y el que ilumine sus inmediaciones;

.2 encender todo el equipo de vigilancia de la instalación portuaria que pueda grabar las actividades en la instalación y en sus inmediaciones; y

.3 prolongar al máximo el período de tiempo que pueda grabar el equipo de vigilancia.

Niveles de protección diferentes

16.55 El PPIP debe establecer los procedimientos y las medidas de protección que puede aplicar la instalación portuaria si su nivel de protección es inferior al de un buque.

Actividades no reguladas por el Código

16.56 El PPIP debe establecer los procedimientos y las medidas de protección que debe aplicar la instalación portuaria cuando:

.1 realice una operación de interfaz con un buque que haya hecho escala en un puerto de un Estado que no sea un Gobierno Contratante;

.2 realice una operación de interfaz con un buque al que no se aplique el presente Código; y

.3 realice una operación de interfaz con una plataforma fija o flotante o con unidades móviles de perforación mar adentro emplazadas.

Declaraciones de protección marítima

16.57 El PPIP debe indicar los procedimientos que habrán de seguirse cuando el OPIP, atendiendo a las instrucciones del Gobierno Contratante, solicite una declaración de protección marítima, o cuando tal declaración la solicite un buque.

Auditorías, revisiones y enmiendas

16.58 En el PPIP se debe indicar el método de auditoría que tiene previsto utilizar el OPIP para verificar que el plan sigue siendo eficaz y el procedimiento que habrá de seguirse para la revisión, actualización o enmienda del plan.

16.59 El PPIP debe revisarse a discreción del OPIP. Además, debe revisarse en los casos siguientes:

.1 si se modifica la evaluación de la instalación portuaria;

.2 si una auditoría independiente del PPIP o las pruebas que realice el Gobierno Contratante de la organización de la protección de la instalación portuaria ponen de manifiesto fallos organizativos o plantean la duda de que ciertos elementos importantes del PPIP aprobado sigan siendo válidos;

.3 después de haberse producido un suceso que afecte a la protección marítima o una amenaza para ésta relacionados con la instalación portuaria; y

.4 cuando se produzca un cambio en la propiedad de la instalación portuaria o en el control de su explotación.

16.60 El OPIP puede recomendar las enmiendas oportunas al plan aprobado tras una revisión de éste. Se deben presentar al Gobierno Contratante que aprobó inicialmente el plan, para su examen y aprobación, las enmiendas al PPIP que supongan:

.1 cambios que puedan alterar fundamentalmente el enfoque adoptado para mantener la protección de la instalación portuaria; y

.2 la eliminación, alteración o sustitución de barreras permanentes, equipo y sistemas de protección y vigilancia u otros elementos que se consideraban anteriormente esenciales para garantizar la protección de la instalación portuaria.

El Gobierno Contratante, o quien dé la aprobación en su nombre, podrá aprobar las enmiendas propuestas, con o sin cambios. Al aprobarse el PPIP, el Gobierno Contratante debe indicar los cambios físicos o de procedimiento que requerirán su aprobación.

Aprobación de los planes de protección de las instalaciones portuarias

16.61 Los PPIP tienen que ser aprobados por el Gobierno Contratante correspondiente, que debe establecer los procedimientos oportunos para:

.1 la presentación de los PPIP al Gobierno;

.2 el examen de los PPIP;

.3 la aprobación de los PPIP, con o sin enmiendas;

.4 el examen de las enmiendas que se presenten después de la aprobación; y

.5 la inspección o la auditoría que permita verificar que el PPIP aprobado sigue siendo válido.

En todas las etapas se deben tomar las medidas oportunas para garantizar la confidencialidad del contenido de un PPIP.

Declaración de cumplimiento de una instalación portuaria

16.62 El Gobierno Contratante en cuyo territorio se encuentre una instalación portuaria puede expedir una declaración de cumplimiento de la instalación portuaria (DCIP) en la que se indique:

.1 la instalación portuaria de que se trata;

.2 que la instalación portuaria cumple lo dispuesto en el capítulo XI-2 y en la parte A del Código;

.3 el período de validez de la DCIP, el cual deben especificarlo los Gobiernos Contratantes, pero que no debe exceder de cinco años; y

.4 las disposiciones de las verificaciones subsiguientes establecidas por el Gobierno Contratante y una confirmación cuando éstas se lleven a cabo.

16.63 La declaración de cumplimiento de una instalación portuaria debe ajustarse al modelo que figura en el apéndice de la presente parte del Código. Si el idioma utilizado no es el español, el francés ni el inglés, el Gobierno Contratante también puede incluir una traducción a uno de esos idiomas, si lo estima oportuno.

17 OFICIAL DE PROTECCION DE LA INSTALACION PORTUARIA

Generalidades

17.1 En los casos excepcionales en que el oficial de protección del buque tenga dudas sobre la validez de los documentos de identidad de las personas que deseen subir a bordo con fines oficiales, el oficial de protección de la instalación portuaria debe ayudarle.

17.2 El oficial de protección de la instalación portuaria no debe ser responsable de la confirmación habitual de la identidad de las personas que deseen subir a bordo de los buques.

Además, en las secciones 15, 16 y 18 figuran otras orientaciones pertinentes.

18 FORMACION, EJERCICIOS Y PRACTICAS EN RELACION CON LA PROTECCION DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS

Formación

18.1 El oficial de protección de la instalación portuaria debe tener los conocimientos necesarios y recibir formación en relación con todos o algunos de los siguientes aspectos, según proceda:

.1 administración de la protección marítima;

.2 convenios, códigos y recomendaciones internacionales pertinentes;

.3 legislación y normativa gubernamental pertinente;

.4 responsabilidades y funciones de otras organizaciones de protección;

.5 metodología de la evaluación de la protección de la instalación portuaria;

.6 métodos de reconocimiento e inspección de la protección de los buques y de las instalaciones portuarias;

.7 operaciones y condiciones del buque y del puerto;

.8 medidas de protección del buque y de la instalación portuaria;

.9 preparación y respuesta ante emergencias y planes para contingencias;

.10 técnicas pedagógicas para la formación y la instrucción en protección marítima, incluidas las medidas y procedimientos de protección;

.11 tramitación de la información confidencial sobre protección y encauzamiento de las comunicaciones sobre protección;

.12 conocimiento de las tendencias y amenazas actuales en relación con la protección;

.13 reconocimiento y detección de armas y sustancias o dispositivos peligrosos;

.14 reconocimiento, sin carácter discriminatorio, de las características y las pautas de comportamiento de las personas que puedan suponer una amenaza para la protección;

.15 técnicas utilizadas para eludir las medidas de protección;

.16 equipo y sistemas de protección, y sus limitaciones operacionales:

.17 métodos de auditoría, inspección, control y observación;

.18 métodos para efectuar registros físicos e inspecciones no invasoras;

.19 ejercicios y prácticas de protección, incluidos los ejercicios y prácticas coordinados con los buques; y

.20 evaluación de los ejercicios y prácticas de protección.

18.2 Todo el personal de la instalación portuaria que tenga asignadas tareas específicas de protección debe tener los conocimientos necesarios y recibir formación en relación con todos o algunos de los siguientes aspectos, según proceda:

.1 conocimiento de las tendencias y amenazas actuales en relación con la protección;

.2 reconocimiento y detección de armas y otras sustancias o dispositivos peligrosos;

.3 reconocimiento de las características y pautas de comportamiento de las personas que puedan suponer una amenaza para la protección;

.4 técnicas utilizadas para eludir las medidas de protección;

.5 técnicas de gestión y control de multitudes;

.6 comunicaciones relacionadas con la protección;

.7 funcionamiento del equipo y los sistemas de protección;

.8 prueba, calibrado y mantenimiento del equipo y los sistemas de protección;

.9 técnicas de inspección, control y observación; y

.10 métodos para efectuar registros físicos de las personas, los efectos personales, los equipajes, la carga y las provisiones del buque.

18.3 El resto del personal de la instalación portuaria debe tener suficiente conocimiento de las disposiciones pertinentes del PPIP y estar familiarizado con ellas, respecto de todos o algunos de los siguientes aspectos, según proceda:

.1 significado de cada uno de los niveles de protección y exigencias consiguientes;

.2 reconocimiento y detección de armas y sustancias o dispositivos peligrosos;

.3 reconocimiento de las características y pautas de comportamiento de las personas que puedan suponer una amenaza para la protección; y

.4 técnicas utilizadas para eludir las medidas de protección.

Ejercicios y prácticas

18.4 La finalidad de los ejercicios y prácticas es verificar que el personal de la instalación portuaria domina todas las tareas de protección que se le han alienado en todos los niveles de protección, e identificar cualquier deficiencia de protección que sea preciso subsanar.

18.5 Con objeto de garantizar la aplicación eficaz de las disposiciones del plan de protección de la instalación, portuaria, deben realizarse ejercicios como mínimo cada tres meses, a menos que las circunstancias exijan otra cosa. En estos ejercicios deben someterse a prueba distintos elementos del plan, tales como las amenazas para la protección enumeradas en el párrafo 15.11.

18.6 Como mínimo una vez al año, pero sin que transcurran entre unas y otras más de 18 meses, deben efectuarse diversos tipos de prácticas, en las que podrán participar los oficiales de protección de las instalaciones portuarias, junto con las autoridades pertinentes de los Gobiernos Contratantes, los oficiales de las compañías para la protección marítima y los oficiales de protección de los buques, si están disponibles. Las solicitudes para la participación de los oficiales de las compañías para la protección marítima o de los oficiales de protección de los buques en prácticas conjuntas se cursarán teniendo en cuenta sus repercusiones para la protección y el funcionamiento de los buques. En dichas prácticas deben someterse a prueba la comunicaciones, la coordinación, la disponibilidad de recursos y la forma de hacer frente a un suceso. Las prácticas pueden:

.1 hacerse a escala natural o en vivo;

.2 consistir en una simulación teórica o un seminario; o

.3 combinarse con otras prácticas que se realicen, como por ejemplo las de respuesta ante una emergencia u otras prácticas relacionadas con la autoridad del Estado rector del puerto.

19 VERIFICACION Y CERTIFICACION DE BUQUES

No hay orientaciones adicionales.

APENDICE DE LA PARTE B

APENDICE 1

Modelo de declaración de protección marítima entre un buque y una instalación portuaria

DECLARACION DE PROTECCION MARITIMA

Nombre del buque:	
Puerto de matrícula:	
Número IMO:	
Nombre de la instalación portuaria:	

La presente declaración de protección marítima es válida del ... al..., para las siguientes actividades:
....
(enumerar las actividades con los datos pertinentes)

con arreglo a los siguientes niveles de protección

Nivel o niveles de protección del buque:	
Nivel o niveles de protección de la instalación portuaria:	

La instalación portuaria y el buque acuerdan las siguientes medidas y responsabilidades en la esfera de la protección marítima con el fin de garantizar el cumplimiento de lo prescrito en la parte A del Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias.

	La inclusión de las iniciales del OPB o del OPIP en estas columnas indica que la actividad será realizada de conformidad con el pertinente plan aprobado por:	
Actividad	La instalación portuaria	El buque
Aseguramiento de que se realizan todas las tareas de protección		
Vigilancia de las zonas restringidas para garantizar que sólo tiene acceso a ellas el personal autorizado		
Control de los accesos a la instalación portuaria		
Control de los accesos al buque		
Vigilancia de la instalación portuaria, incluidas las zonas de atraque y los alrededores del buque		
Vigilancia del buque, incluidas las zonas de atraque y los alrededores del buque		
Manipulación de la carga		
Entrega de las provisiones del buque		
Tratamiento de equipajes no acompañados		
Control del embarco de personas y sus efectos		
Aseguramiento de que se pueden establecer con facilidad comunicaciones de protección entre el buque y la instalación portuaria		

Los firmantes del presente acuerdo certifican que las medidas de protección de la instalación portuaria y del buque durante las actividades indicadas se ajustan a las disposiciones del capítulo XI-2 y de la parte A del Código que se implantarán de conformidad con las disposiciones ya estipuladas en sus planes aprobados o con las disposiciones específicas acordadas que figuran en el anexo.

Hecho en: .... el día ....

Firmado en nombre de	
la instalación portuaria:	el buque:

(Firma del oficial de protección de la instalación portuaria) | (Firma del capitán o del oficial de protección del buque)

Nombre y cargo de los firmantes	
Nombre:	Nombre:
Cargo:	Cargo:

Datos de contacto

(cumpliméntese según corresponda)

(indíquense los números de teléfono o los canales o frecuencias que se deben utilizar)

Instalación portuaria:	Buque:
Instalación portuaria	Capitán
Oficial de protección de la instalación portuaria	Oficial de protección del buque
	Compañía
	Oficial de la compañía para la protección marítima

APENDICE 2

Modelo de declaración de cumplimiento de la instalación portuaria

DECLARACION DE CUMPLIMIENTO
DE LA INSTALACION PORTUARIA

(Sello oficial) (Estado)

Nº de la declaración

Expedida en virtud de las disposiciones de la parte B del
CODIGO INTERNACIONAL PARA LA PROTECCION DE LOS BUQUES
Y DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS (CODIGO PBIP)

El Gobierno de ____
(nombre del Estado)

Nombre de la instalación portuaria: ....
Dirección de la instalación portuaria: ....

SE CERTIFICA que se ha efectuado la verificación del cumplimiento por parte de esta instalación portuaria de las disposiciones del capítulo XI-2 y de la parte A del Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP) y que esta instalación portuaria observa el plan de protección de la instalación portuaria aprobado. Este plan ha sido aprobado para lo siguiente <indíquense los tipos de operaciones, tipos de buques o actividades u otra información pertinente> (táchese según proceda):

Buque de pasaje
Nave de pasaje de gran velocidad
Nave de carga de gran velocidad
Granelero
Petrolero
Quimiquero
Gasero
Unidades móviles de perforación mar adentro
Buques de carga distintos de los anteriores

La presente declaración de cumplimiento es válida hasta ....
a reserva de las pertinentes verificaciones (indicadas al dorso)

Expedida en ....
(lugar de expedición de la declaración.)

Fecha de expedición ....
(firma del funcionario debidamente autorizado
que expide el documento)

(Sello o estampilla de la autoridad expedidora, según proceda)

REFRENDO DE LAS VERIFICACIONES

El Gobierno de <insértese el nombre del Estado> ha establecido que la validez de la presente declaración de cumplimiento esté sujeta a <insértense los datos pertinentes de las verificaciones (por ejemplo, una verificación obligatoria anual o una verificación no programada)>.

SE CERTIFICA que durante una verificación efectuada de conformidad con el párrafo B/16.62.4 del Código PBIP se ha comprobado que la instalación portuaria cumple las prescripciones pertinentes del capítulo XI-2 del Convenio y de la parte A del Código PBIP.

1ª VERIFICACION

Firmado ....
(firma del funcionario autorizado)
Lugar : ....
Fecha ....

2ª VERIFICACION

Firmado ....
(firma del funcionario autorizado)
Lugar : ....
Fecha ....

3ª VERIFICACION

Firmado ....
(firma del funcionario autorizado)
Lugar : ....
Fecha ....

4ª VERIFICACION

Firmado ....
(firma del funcionario autorizado)
Lugar : ....
Fecha ....

e. 12/2 Nº 437.401 v. 12/2/2004

ADMINISTRACION FEDERAL DE INGRESOS PUBLICOS

DIRECCION GENERAL DE ADUANAS

ADUANA DE BARILOCHE

Desde EA04-94-502, en los términos del Artículo 1013 inciso h) del Código Aduanero, se notifica lo siguiente: "... S. C. de Bariloche, 03 FEB. 2004... VISTO los presentes actuados que se inician con el informe producido por inspector técnico del entonces I. A. S. C. A. V., solicitando se evalúe la posibilidad de proceder a la destrucción de una partida de cañas colihue depositadas en el Destacamento Zona Primaria Aduanera. CONSIDERANDO: Que, de conformidad a la documental agregada a fs. 2/4 y el informe de fs. 5, surge que sobre la mercadería mencionada pesa embargo preventivo decretado por el Juzgado de Paz Letrado de la ciudad de Chivilcoy. Que a fs. 11 se solicita autorización del magistrado interviniente en autos caratulados "FINCO Claudio Máximo c/CAMPOS de MUSTAFA, Lucía Lorenza s/COBRO EJECUTIVO" para proceder a la destrucción de las cañas de colihue en cuestión. Que a fs. 13 se agrega Oficio Judicial emanado del Juzgado de Paz Letrado de la ciudad de Chivilcoy, mediante el cual se pone en conocimiento de esta Instancia que el Juez a cargo del mismo confiere la autorización solicitada mediante Nota Nº 170/03 (AD BARI). Que a fs. 17 la autoridad sanitaria (SE.NA.SA.) ratifica la solicitud de destrucción efectuada oportunamente, debiendo aplicarse lo normado por el Artículo 448 del Código Aduanero. Por ello y facultades legales conferidas mediante el punto 9 del Anexo III de la Resolución 1883/97; EL ADMINISTRADOR DE LA ADUANA DE SAN CARLOS DE BARILOCHE DISPONE: ARTICULO 1º: ORDENAR la destrucción de 38.500 unidades de cañas colihues que se encuentran depositadas en el Destacamento Zona Primaria Aduanera correspondientes a los Registros de Importación Nº 433 del año 1989 y Nº 057 del año 1990, en función a lo establecido en los considerandos del presente. ARTICULO 2º: - DAR intervención a la Sección "G" de esta Dependencia a los fines de coordinar con el SE.NA.SA. (autoridad sanitaria) y el municipio local sobre el procedimiento para cumplimentar lo ordenado en el Artículo 1º de la presente Disposición. ARTICULO 3º: REGISTRESE por la Oficina Administrativa. NOTIFIQUESE mediante la publicación de la presente en el Boletín Oficial de la República Argentina. CUMPLIDO y de no mediar trámite ulterior, ARCHIVESE. Fdo.: Dr. CARLOS ALBERTO CASTILLO Administrador Aduana S. C. de Bariloche.".

e. 12/2 Nº 438.754 v. 12/2/2004

ADMINISTRACION FEDERAL DE INGRESOS PUBLICOS

DIRECCION GENERAL DE ADUANAS

DIVISION ADUANA DE BERNARDO DE IRIGOYEN

Edicto de Notificación (Art. 1013 inc. "h" Código Aduanero)

Bdo. de Irigoyen, 2/2/2004

Por desconocerse el domicilio de las personas que más abajo se detallan, se les notifica por este medio para que dentro del plazo de diez (10) días comparezcan a presentar sus defensas y ofrecer pruebas en los sumarios que en cada caso se indican, bajo apercibimiento de rebeldía, asimismo deberán constituir domicilio legal dentro del radio urbano de esta Aduana (Art. 1001 C.A.) bajo apercibimiento del Art. 1004 C.A. En los casos que correspondan podrán gozar de los beneficios del Art. 930/931 del C.A. Para el caso de mercaderías cuya permanencia en depósito implicare peligro para su inalterabilidad o para la de la mercadería contigua, transcurrido cinco (5) días de notificada la presente se procederá conforme a los términos de los Arts. 438; 439 ó 448 del C.A. según corresponda. — JOSE ARMANDO IBAÑEZ, Administrador, Aduana de Bdo. de Irigoyen.

SC82 Nº	CAUSANTES NOMBRE Y APELLIDO	INF. ART.C.A.	MULTA MINIMA $	TRIBUTOS $
2002-129	GONZALEZ RAMON D.N.I. 23.982.173	947	....	————
2003-119	LUGO MARCELO D.N.I. 20.968.148	987	87.11	————
2003-122	LUGO JUAN MARCELO D.N.I. 20.968.148	985/987	66.04	————
2003-123	DA SILVA JOSE D.N.I. 18.239.824	985/987	65.85	————
2003-126	CUBA GRACIELA D.N.I. 23.882.426	987	700.90	————
2003-128	GROSSE MARIO A. D.N.I. 24.602.845	985/987	1.358.04	————
2003-131	WIPRICH LILIANA MARIA D.N.I. 27.998.992	985/987	530.07	————
2003-133	AMARILLA ANTOLIN D.N.I. 18.743.864	987	686.41	————
2003-136	MENDIETA ISABEL D.N.I. 17.507.512	987	300.39	————
2003-137	GOMEZ MARCELO D.N.I. 30.752.530	987	100.13	————
2004-006	ADAMS ANTONIO REINALDO D.N.I. 8.530.483	947	————	————

e. 12/2 Nº 438.757 v. 12/2/2004

ADMINISTRACION FEDERAL DE INGRESOS PUBLICOS

DIRECCION GENERAL DE ADUANAS

DIVISION ADUANA DE BERNARDO DE IRIGOYEN

Edicto de Notificación (Art. 1013 inc. "h" Código Aduanero)

Bdo. de Irigoyen, 2/2/2004

Por desconocerse el domicilio de las personas que más abajo se detallan y/o por encontrarse en el extranjero, se les notifica por este medio que en las actuaciones que se indican, se dispuso Desestimar las mismas en los términos del art. 1090 del C.A. In-fine, resultando que el hecho que se investiga no constituye infracción aduanera. Asimismo se le intima para dentro del plazo de DIEZ (10) días hábiles administrativos de notificado de la presente, retire las mercaderías secuestradas, bajo apercibimiento de tenerlas por abandonadas a favor del Fisco Nacional y procederse conforme lo preceptuado por los arts. 429 y siguientes del Código Aduanero y/o Ley Nº 25.603 conforme a su naturaleza y estado. — JOSE ARMANDO IBAÑEZ, Administrador, Aduana de Bdo. de Irigoyen.

DN82 Nº	INTERESADO	D.N.I. Nº
2003-0221	MULLER VILSON	92.064.463
2003-0290	YUNG WALDEVINO	17.175.291

e. 12/2 Nº 438.761 v. 12/2/2004

ADMINISTRACION FEDERAL DE INGRESOS PUBLICOS

DIRECCION GENERAL DE ADUANAS

DIVISION ADUANA DE BERNARDO DE IRIGOYEN

Edicto de Notificación (Art. 1013 inc. "h" Código Aduanero)

Bdo. de Irigoyen, 2/2/2004

Por desconocerse el domicilio de las personas que más abajo se detallan, se les notifica por este medio que en las actuaciones que en cada caso se indican se dispuso el archivo de las mismas en los términos de la Instrucción General 01/98 (DGA). Asimismo se les intima para dentro del plazo de DIEZ (10) días hábiles administrativos de notificado de la presente, previa acreditación de su calidad de comerciantes y pago de los tributos que pudieren corresponder retiren las mercaderías secuestradas, bajo apercibimiento de tenerlas por abandonadas a favor del Fisco Nacional y procederse conforme lo

preceptuado por los arts. 429 y siguientes del Código Aduanero. — JOSE ARMANDO IBAÑEZ, Administrador, Aduana de Bdo. de Irigoyen.

DN82 Nº	INTERESADO	D.N.I. Nº
2003-269	LIMA RAMON	13.195.599
2003-314	CORREA JUILO CESAR SANTIAGO	16.234.794
2003-315	RODRIGUEZ DANIEL	27.109.842
2003-316	DIAZ ARIEL	30.358.993
2003-330	RIVERO ISABEL BEATRIZ	31.631.763
2003-380	GONZALEZ JULIO CESAR	31.514.358
2003-404	ROLLIN JULIO	30.939.314
2003-440	ANTUNEZ DE LARA ROSALIA	32.355.415
2003-441	DE ASSIS RICARDO	14.268.744
2003-442	DA CRUZ HORTENCIA	14.372.238
2003-443	MARTINEZ JULIO	10.930.598
2003-451	DE OLIVEIRA LUIS CARLOS R.	29.869.043
2003-452	LUGO JUAN MARCELO	20.968.146
2003-454	CORDEIRO SANDRA	32.690.693
2003-455	DE ASIS SERGIO	31.890.516
2003-473	MAIDANA CESAR	29.218.370
2003-474	DOS SANTOS YANINA	27.429.799
2003-477	SAPPER OSCAR HECTOR	24.218.880
2003-482	ANDRADA DA SILVA MARCOS	18.401.801
2003-483	GOMEZ RAMON	17.685.190
2003-484	ALVEZ ALMEIDA LUCIANA	28.222.884
2003-495	NEVES CESAR	20.520.575

e. 12/2 Nº 438.768 v. 12/2/2004

MINISTERIO DE ECONOMIA Y PRODUCCION

SECRETARIA DE AGRICULTURA, GANADERIA, PESCA Y ALIMENTOS

Resolución Nº 49/2004

Bs. As., 7/1/2004

VISTO el Expediente Nº 000457/2000 del Registro del ex-INSTITUTO NACIONAL DE SEMILLAS, y

CONSIDERANDO:

Que la empresa EAGLE SEED CO., representada en la REPUBLICA ARGENTINA por la empresa RELMO S.A./Ingeniero Agrónomo Julio Silvio Ricardo FERRAROTTI, solicita la inscripción de la creación fitogenética de soja transgénica RAFAELA 58 en el Registro Nacional de Cultivares y en el Registro Nacional de la Propiedad de Cultivares, creados por Ley Nº 20.247.

Que la Dirección de Registro de Variedades del ex-INSTITUTO NACIONAL DE SEMILLAS, ha informado que han sido cumplidos los requisitos exigidos por el Artículo 6º del Convenio Internacional para la Protección de las Obtenciones Vegetales, aprobado por Ley Nº 24.376 y el Artículo 26 del Decreto Nº 2183 de fecha 21 de octubre de 1991, Reglamentario de la Ley de Semillas y Creaciones Fitogenéticas Nº 20.247, para el otorgamiento del respectivo título de propiedad.

Que asimismo, se han cumplido las condiciones establecidas en los Artículos 16 y 18 del Decreto Nº 2183 de fecha 21 de octubre de 1991, Reglamentario de la Ley de Semillas y Creaciones Fitogenéticas Nº 20.247, para la inscripción de la variedad en el Registro Nacional de Cultivares.

Que la Comisión Nacional de Semillas creada por la Ley Nº 20.247, en reunión de fecha 16 de octubre de 2001, según Acta Nº 290, ha aconsejado hacer lugar a lo solicitado.

Que la Dirección de Asuntos Jurídicos del ex-INSTITUTO NACIONAL DE SEMILLAS, ha tomado la intervención de su competencia dictaminando favorablemente.

Que la Dirección de Legales del Area de AGRICULTURA, GANADERIA, PESCA Y ALIMENTOS de la Dirección General de Asuntos Jurídicos del MINISTERIO DE ECONOMIA Y PRODUCCION, ha tomado la intervención que le compete.

Que el suscripto dicta la presente, atento a que las inscripciones en el Registro Nacional de Cultivares y en el Registro Nacional de la Propiedad de Cultivares, se solicitan conjuntamente, no implicando el presente acto revocación de la delegación al señor Director del Registro de Variedades del ex-INSTITUTO NACIONAL DE SEMILLAS, dispuesta por Resolución Nº 86 de fecha 4 de agosto de 2003, de la SECRETARIA DE AGRICULTURA, GANADERIA, PESCA Y ALIMENTOS.

Que el suscripto es competente para dictar el presente acto, en virtud de lo dispuesto por el Decreto Nº 1104 de fecha 24 de noviembre de 2000 y por el Decreto Nº 25 del 27 de mayo de 2003.

Por ello,

EL SECRETARIO
DE AGRICULTURA, GANADERIA, PESCA Y ALIMENTOS
RESUELVE:

ARTICULO 1º — Ordénase la inscripción en el Registro Nacional de Cultivares y en el Registro Nacional de la Propiedad de Cultivares, creados por ley Nº 20.247, de la creación fitogenética de soja transgénica RAFAELA 58, solicitada por la empresa EAGLE SEED CO., representada en la REPUBLICA ARGENTINA por la empresa RELMO S.A./Ingeniero Agrónomo Julio Silvio Ricardo FERRAROTTI.

ARTICULO 2º — Por el Registro Nacional de la Propiedad de Cultivares, creado por Ley Nº 20.247, expídase el respectivo título de propiedad.

ARTICULO 3º — Notifíquese a través de la Dirección de Registro de Variedades del ex-INSTITUTO NACIONAL DE SEMILLAS, de esta Secretaría.

ARTICULO 4º — Publíquese a costa del interesado, dése a la Dirección Nacional del Registro Oficial.

ARTICULO 5º — Regístrese, comuníquese y archívese. — Ing. Agr. MIGUEL SANTIAGO CAMPOS, Secretario de Agricultura, Ganadería, Pesca y Alimentos.

e. 12/2 Nº 41.597 v. 12/2/2004

MINISTERIO DE ECONOMIA Y PRODUCCION

SECRETARIA DE AGRICULTURA, GANADERIA, PESCA Y ALIMENTOS

En cumplimiento del Art. 32 del Decreto Nº 2183/91, se comunica a terceros interesados que, en relación con los avisos publicados en el Boletín Oficial Nº 30.227 de fecha jueves 4 de septiembre de 2003, el diario La Capital (Mar del Plata) en su sección Clasificados de fecha domingo 21 de septiembre de 2003 y el diario La Voz del Pueblo (Tres Arroyos) página 4 sección general de fecha 19 de septiembre de 2003, referidos a la solicitud de inscripción en el Registro Nacional de la Propiedad de Cultivares de la variedad de trigo pan de nombre Bonaerense INTA Payador, el solicitante ha informado una nueva denominación.

A tal efecto, la nueva denominación es: BIOINTA Bonaerense 2001.

Se recibirán las impugnaciones que se presentan dentro de los Diez (10) días de aparecido este comunicado. — Ing. Agr. MARCELO DANIEL LABARTA, Director de Registro de Variedades.

e. 12/2 Nº 13.041 v. 12/2/2004

MINISTERIO DE ECONOMIA Y PRODUCCION

SECRETARIA DE AGRICULTURA, GANADERIA, PESCA Y ALIMENTOS

En cumplimiento del Art. 32 del Decreto Nº 2183/91, se comunica a terceros interesados que, en relación con los avisos publicados en el Boletín Oficial Nº 30.227 de fecha jueves 4 de septiembre de 2003, el diario La Capital (Mar del Plata) en su sección Clasificados de fecha domingo 21 de septiembre de 2003 y el diario La Voz del Pueblo (Tres Arroyos) página 4 sección general de fecha 19 de septiembre de 2003, referidos a la solicitud de inscripción en el Registro Nacional de la Propiedad de Cultivares de la variedad de trigo pan de nombre Bonaerense INTA Potrillo, el solicitante ha informado una nueva denominación.

A tal efecto, la nueva denominación es: BIOINTA Bonaerense 3001.

Se recibirán las impugnaciones que se presentan dentro de los Diez (10) días de aparecido este comunicado. — Ing. Agr. MARCELO DANIEL LABARTA, Director de Registro de Variedades.

e. 12/2 Nº 13.042 v. 12/2/2004

MINISTERIO DE ECONOMIA Y PRODUCCION

SUPERINTENDENCIA DE SEGUROS DE LA NACION

Resolución Nº 29.701 del 6 feb. 2004

Expediente Nº 32.131 - Cancelación de la inscripción en el Registro de Entidades Reaseguradoras de FINAS COMPANY LIMITED.

Síntesis:

VISTO ...y CONSIDERANDO ...EL SUPERINTENDENTE DE SEGUROS RESUELVE:

ARTICULO 1º — Cancelar la inscripción en el Registro de Entidades Reaseguradoras de FINAS COMPANY LIMITED oportunamente inscripta bajo el Nº 504.

ARTICULO 2º — Regístrese, notifíquese y publíquese en el Boletín Oficial. — Fdo.: CLAUDIO O. MORONI, Superintendente de Seguros.

NOTA: La Versión completa de la Presente RESOLUCION puede ser consultada en Julio A. Roca 721 Mesa de Entradas - Capital Federal.

e. 12/2 Nº 438.804 v. 12/2/2004

MINISTERIO DE ECONOMIA Y PRODUCCION

SECRETARIA DE AGRICULTURA, GANADERIA, PESCA Y ALIMENTOS

SERVICIO NACIONAL DE SANIDAD Y CALIDAD AGROALIMENTARIA

DIRECCION DE AGROQUIMICOS, PRODUCTOS FARMACOLOGICOS Y VETERINARIOS

Disposición Nº 88/2004

Bs. As., 10/2/2004

VISTO el expediente Nº 13.893/2003 del registro del SERVICIO NACIONAL DE SANIDAD Y CALIDAD AGROALIMENTARIA, y

CONSIDERANDO:

Que de acuerdo a los antecedentes obrantes en el expediente citado en el visto, se detectó la presencia en el mercado del producto veterinario COLMESAN PH (Polvo), de la firma LABORATORIOS LAVET S.R.L.

Que el mencionado producto está indicado para el tratamiento de enfermedades de las abejas, y en la fórmula que muestra su caja declara contener un nitrofurano.

Que la comercialización de este tipo de productos, está prohibida de acuerdo a lo que determina el artículo 1º de la Resolución Nº 248 del 12 de mayo de 1995 del ex-SERVICIO NACIONAL DE SANIDAD ANIMAL.

Que la inscripción de dicho producto en el Registro Nacional correspondiente fue cancelada por Resolución Nº 594 del 12 de agosto de 1997 del SERVICIO NACIONAL DE SANIDAD Y CALIDAD AGROALIMENTARIA.

Que en virtud de lo expuesto y ante su detección en el mercado, se ordenó la interdicción del producto COLMESAN PH (Polvo) en todo el territorio nacional, habiéndose solicitado el correspondiente descargo a la firma LABORATORIOS LAVET S.R.L.

Que en su descargo, la firma LABORATORIOS LAVET S.R.L., declara que lo encontrado en el mercado corresponde al producto registrado COLMESAN PH PLUS, producto inscripto en el Registro Nacional correspondiente, y que no contiene nitrofuranos en su formulación, de acuerdo a lo declarado

por la firma en el trámite de inscripción del mismo, y que fue erróneamente acondicionado en envases y rótulos correspondientes al producto COLMESAN PH (Polvo).

Que dichas etiquetas debieran haber sido destruidas por la firma, ya que corresponden a un tipo de producto cuya comercialización está prohibida de acuerdo a la ya citada Resolución ex-SENASA Nº 248/1995, además el producto en cuestión no está inscripto en el Registro Nacional pertinente desde el año 1997.

Que análisis efectuados por la Dirección de Laboratorios y Control Técnico de este Servicio Nacional, sobre muestras oficiales del producto COLMESAN PH (Polvo) oportunamente interdictado, demuestran la presencia en el mismo de nitrofuranos prohibidos por la Resolución ex-SENASA Nº 248/1995.

Que lo hasta aquí detallado: la presencia de una sustancia prohibida, ya sea por acción u omisión, en un producto veterinario, la existencia real de rótulos que debieran haber sido destruidos de acuerdo a lo que señalan las prácticas correctas de elaboración, el rotulado erróneo, de acuerdo a lo declarado por la firma, de un producto veterinario con un rótulo correspondiente a otro, con el agravante de que se trata de rótulos de un producto prohibido y no registrado; constituyen antecedentes de suficiente gravedad como para generar fuertes dudas en relación con las prácticas de elaboración de la totalidad de los productos de la firma LABORATORIOS LAVET S.R.L.

Que con el fin de salvaguardar la salud pública y la calidad e inocuidad de las mieles, como así también de los productos veterinarios, se impone suspender la habilitación oportunamente otorgada a la firma LABORATORIOS LAVET S.R.L. para elaborar productos veterinarios en el establecimiento sito en calle La Plata Nº 1386, localidad de El Palomar, Provincia de BUENOS AIRES, como así también suspender la inscripción de los productos veterinarios destinados a la apicultura que la firma posee inscriptos en el Registro Nacional pertinente, y suspender la validez de los certificados de uso y comercialización del resto de los productos veterinarios que la firma posee inscriptos en el Registro Nacional correspondiente.

Que la Dirección de Asuntos Jurídicos ha tomado la intervención que le compete no encontrando reparos de orden legal que formular.

Que el suscripto se encuentra facultado para el dictado del presente acto, conforme lo previsto por la acción 6, correspondiente a la Dirección de Agroquímicos, Productos Farmacológicos y Veterinarios, del Anexo II del Decreto Nº 1585 del 19 de diciembre de 1996, y la Resolución Nº 2162 del 29 de noviembre de 2000 del SERVICIO NACIONAL DE SANIDAD Y CALIDAD AGROALIMENTARIA.

Por ello,

EL DIRECTOR
DE AGROQUIMICOS, PRODUCTOS FARMACOLOGICOS Y VETERINARIOS
DISPONE:

ARTICULO 1º — Suspéndase preventivamente la habilitación oportunamente otorgada, al establecimiento sito en calle La Plata Nº 1386, localidad de El Palomar, Provincia de BUENOS AIRES, a favor de la firma LABORATORIOS LAVET S.R.L.

ARTICULO 2º — Suspéndase preventivamente en el Registro Nacional correspondiente, la validez de los certificados de uso y comercialización de los productos veterinarios de la firma LABORATORIOS LAVET S.R.L. que constan en el Anexo I que forma parte integrante de la presente Disposición.

ARTICULO 3º — Suspéndase en el Registro Nacional correspondiente la inscripción de los productos veterinarios de la firma LABORATORIOS LAVET S.R.L. indicados para su uso en apicultura, que constan en el Anexo II que forma parte integrante de la presente Disposición.

ARTICULO 4º — Interdíctense en todo el territorio nacional los productos veterinarios cuyo detalle consta en el Anexo I que forma parte integrante de la presente Disposición.

ARTICULO 5º — Interdíctense y decomísense los productos veterinarios cuyo detalle consta en el Anexo II que forma parte integrante de la presente Disposición.

ARTICULO 6º — Dar intervención de la Dirección Nacional de Sanidad Animal a los efectos de proceder al decomiso dispuesto en el artículo que precede.

ARTICULO 7º — Lo dispuesto en la presente tendrá vigencia mientras se sustancien las tramitaciones pertinentes a que den lugar los actuados obrantes en el expediente Nº 13.893/2003 del registro del SERVICIO NACIONAL DE SANIDAD Y CALIDAD AGROALIMENTARIA.

ARTICULO 8º — Comuníquese, publíquese, dése a la Dirección Nacional del Registro Oficial, y archívese. — Dr. EDUARDO ANTONIO BUTLER, Director de Agroquímicos, Productos Farmacológicos y Veterinarios, SENASA.

ANEXO I

PRODUCTOS VETERINARIOS DE LA FIRMA LABORATORIOS LAVET S.R.L.
DE USO DISTINTO A LA APICULTURA

PRODUCTO	CERTIFICADO Nº
Butatioc	01-167
Reparart Inyectable	01-268
Garrapaticida Dermisan	83390
Triclafos Vitaminado	83469
Espavet	83470
Espavet Inyectable	83471
Estimulante Cálcico	83575
Lavetmisol Oral Gotas	83576
Lavetioc	84020
Lavitazol	84021
Belcloran	84022
Nodiar	84023
Dexacal Plus	84024
Sultrivet	84025
Glucovit Calcio	84069
Iodovet	86459
Antitoxehepat	87026
Rehidravet	87029
Lavetioc Inyectable	87276
Dermisan Champú	87535
Dermisan Talco	87536
Tolfish	88171
Extofish	88297
Polen Plus	93120
Prafen 24 Hs.	93193
Curabicheras Dermisan Solución Larvicida Externa	93194
Pomada Dermisan - Ungüento para Ordeño	93255
Enroflox-AV	93256
Enroflox G.A.	93287
Enroflox P.A.	93288
Dermisan - Crema de Ordeñe	94027
Novular	94151
Coccifin	94152
Novular	94208
Coccifin comprimidos	96027
Coccifin Jarabe	96028

ANEXO II

PRODUCTOS VETERINARIOS DE LA FIRMA LABORATORIOS LAVET S.R.L.
DESTINADOS A LA APICULTURA

PRODUCTO	CERTIFICADO Nº
Colmesan Solución	84124
Polivitam	87027
Colmesan Ahumado	88143
Colmesan Tiras de Liberación Lenta	92395

e. 12/2 Nº 439.058 v. 12/2/2004

MINISTERIO DE ECONOMIA Y PRODUCCION

SECRETARIA DE INDUSTRIA, COMERCIO Y DE LA PEQUEÑA Y MEDIANA EMPRESA

SE ACLARA QUE EN LA EDICION DEL BOLETIN OFICIAL Nº 30.335 DE FECHA LUNES 9 DE FEBRERO DE 2004 DONDE SE PUBLICO LA RESOLUCION Nº 27 DE FECHA 5 DE FEBRERO DE 2004 DE LA SECRETARIA DE INDUSTRIA, COMERCIO Y DE LA PEQUEÑA Y MEDIANA EMPRESA SE OMITIO CONSIGNAR EL FINAL DEL ANEXO QUE SE TRANSCRIBE A CONTINUACION:

El monto de los bienes a valor FOB a importar, es por un total de DOLARES ESTADOUNIDENSES DOCE MILLONES DOCE MIL SETECIENTOS OCHENTA CON CUARENTA Y UN CENTAVOS (U$S 12.012.780.41.-).

El monto de los repuestos de acuerdo al Artículo 10 de la Resolución M.E. Nº 256/00 asciende a DOLARES ESTADOUNIDENSES SEISCIENTOS MIL SEISCIENTOS TREINTA Y NUEVE CON DOS CENTAVOS (U$S 600.639,02.-).

e. 12/2 Nº 439.082 v. 12/2/2004

COMISION NACIONAL DE COMUNICACIONES

Perú 103 - Capital Federal

De acuerdo con el procedimiento previsto en el primer párrafo del artículo 42 del Reglamento de la Ley de Procedimientos Administrativos (T.O 1991), NOTIFICASE por este medio al Sr. Leandro Luis Ramón FERNANDEZ, los términos de la Resolución CNC Nº 1097/2000 cuya parte resolutiva pertinente se transcribe a continuación:

ARTICULO 1º — Comisar un (1) Transceptor marca MC KINLEY, sin modelo, número de serie 55001820, con micrófono de palma y antena, propiedad del Señor Leandro Luis Ramón FERNANDEZ, de acuerdo con lo aprobado en la decisión que constituye el Anexo al Acta de Directorio número 4 (número de orden 36) y con lo establecido en el artículo 81 inciso a) del Decreto Ley Nº 33.310, por los motivos expuestos en los considerandos.

Se hace constar que el presente se publica por el término de TRES (3) días y que de acuerdo con lo dispuesto por el artículo 33 del Decreto Nº 1185/90 y sus modificatorios, el acto dictado agota la instancia administrativa, sin perjuicio de lo cual y conforme lo establece la Ley Nacional de Procedimientos Administrativos- Decreto Nº 1759/72 (T.O. 1991), en sus artículos 84 y 94, se podrán articular los recursos de reconsideración o alzada dentro de los DIEZ (10) y QUINCE (15) días hábiles administrativos, respectivamente, computados a partir de los CINCO (5) días de la última publicación de este edicto.

Consecuentemente, CITASE al señor Leandro Luis Ramón FERNANDEZ, a comparecer a estar a derecho en el citado Expediente, dentro de los plazos consignados en el párrafo anterior y a constituir domicilio en la Capital Federal, en los términos de los artículos 20 y 42 del Decreto Reglamentario citado en el párrafo precedente. — Cr. FULVIO MARIO MADARO, Interventor, Comisión Nacional de Comunicaciones.

e. 12/2 Nº 438.803 v. 16/2/2004

ADMINISTRACION NACIONAL DE LA SEGURIDAD SOCIAL

Resolución Nº 120/2004

Bs. As., 5/2/2004

VISTO el Expediente Nº 024-99-80850570-0-798 del Registro de esta ADMINISTRACION NACIONAL DE LA SEGURIDAD SOCIAL (ANSES), la Resolución D.E.-N Nº 230/99 y,

CONSIDERANDO

Que en el expediente mencionado en el VISTO tramita la solicitud de códigos de descuentos formulada por la COOPERATIVA DE VIVIENDA, CREDITO Y CONSUMO SERPRES LIMITADA, en virtud de su nota de fecha 3 de junio de 2003. En ella, peticiona su incorporación al sistema de descuentos a favor de terceras entidades, bajo el régimen establecido por la Resolución D.E.-N Nº 230/99.

Que al expediente referido en el VISTO se le agregó toda la documentación presentada por la entidad, la que acredita que la COOPERATIVA DE VIVIENDA, CREDITO Y CONSUMO SERPRES LIMITADA, cumple con todos los recaudos exigidos por la Resolución D.E.-N Nº 230/99; adecuándose su estructura a la de las entidades detalladas en el art. 1 de la norma ya mencionada.

Que por Resolución D.E.-N Nº 443/01 se otorgaron códigos de descuento a otra entidad que había formulado la petición en idéntica forma que la COOPERATIVA DE VIVIENDA, CREDITO Y CONSUMO SERPRES LIMITADA.

Que, en otro orden de ideas, deberá tenerse presente que a partir del dictado de las normas reglamentarias previstas en su artículo 4º, será de aplicación automática el Decreto Nº 1099/00; ello es que, desde ese momento, la suma de las deducciones practicadas como consecuencia de la operatoria no podrá superar el cuarenta por ciento (40%) del haber neto de cada uno de los beneficiarios involucrados.

Que de conformidad con el art. 7 inc. "d" de la Ley de Procedimientos Administrativos, el área de asesoramiento permanente —la Gerencia de Asuntos Jurídicos— ha tomado la intervención de su competencia.

Que, en consecuencia, procede dictar el correspondiente acto administrativo.

Que la presente Resolución se dicta en uso de las facultades conferidas por el Artículo 3º del Decreto Nº 2741 de fecha 26 de diciembre de 1991, y el Artículo 36 de la Ley Nº 24.241 y el Decreto 106/03.

Por ello,

EL DIRECTOR EJECUTIVO
DE LA ADMINISTRACION NACIONAL DE LA SEGURIDAD SOCIAL
RESUELVE:

ARTICULO 1º — Incorpórase a la operatoria de Descuentos a Favor de Terceras Entidades a la COOPERATIVA DE VIVIENDA, CREDITO Y CONSUMO SERPRES LIMITADA, conforme la normativa que se encuentra vigente.

ARTICULO 2º — Otórgase un código de descuento a la entidad peticionante, para los descuentos de servicios especiales.

ARTICULO 3º — Apruébase el modelo de convenio que como ANEXO I forma parte integrante de la presente.

ARTICULO 4º — Autorízase a la Gerente de la Gerencia Unidad Central de Apoyo, Sra. Sabina María SALIM (D.N.I. 10.469.151) a suscribir el convenio aprobado en el artículo 3º.

ARTICULO 5º — Regístrese, comuníquese, publíquese, dése a la DIRECCION NACIONAL DEL REGISTRO OFICIAL y, oportunamente, archívese. — SERGIO T. MASSA, Director Ejecutivo.

NOTA: Esta Resolución se publica sin el Anexo I. La documentación no publicada puede ser consultada en la Sede Central de esta Dirección Nacional (Suipacha 767 - Ciudad Autónoma de Buenos Aires) y en www.boletinoficial.gov.ar.

e. 12/2 Nº 438.806 v. 12/2/2004

AVISOS OFICIALES
Anteriores



PODER JUDICIAL DE LA NACION

ARCHIVO GENERAL DEL PODER JUDICIAL DE LA NACION

CDE. ACT. Nº 26.373/03, 31.879/03, 33.381/03 y 37.859/03

De acuerdo con lo dispuesto por el art. 23º del Decreto-Ley Nº 6848/63, Ley Nº 16.478, se hace saber a los interesados que serán destruidos los expedientes judiciales correspondientes a los Juzgados Nacionales de Primera Instancia en lo Civil Nº 102 a cargo del Dr. Jorge L. Noro Villagra, correspondientes a los años 1970 a 1991; Civil Nº 28 a cargo de la Dra. Alicia B. Alvarez, correspondientes a los años 1979 a 1989; Civil Nº 105 a cargo de la Dra. Graciela M. Amabile Cibils, correspondientes a los años 1980 a 1993; Trabajo Nº 42 a cargo de la Dra. Betty Anonia Cabrera Sarmiento, Secretaría Unica a cargo de la Dra. Irene A. Mezzera, correspondientes a los años 1980 a 1993, y que estén comprendidos en el art. 17º de dicho Decreto-Ley. Las partes interesadas en la conservación de alguno de ellos, podrán requerirla por escrito ante el Secretario General del Consejo de la Magistratura, antes del vencimiento de los treinta (30) días de esta publicación, debiendo justificar en dicho acto el interés legítimo que les asiste. — Dr. AUGUSTO J. FERNANDEZ PINTO, Director General, Archivo General del Poder Judicial de la Nación.

e. 11/2 Nº 438.362 v. 13/2/2004

BANCO CENTRAL DE LA REPUBLICA ARGENTINA

El Banco Central de la República Argentina, cita y emplaza por el término de 10 (diez) días hábiles bancarios a la señora Claudia Andrea Cuebras, para que comparezca en la Gerencia de Asuntos Contenciosos —Departamento de Sustanciación de Sumarios Cambiarios—, sito en Reconquista 250, Piso 5º, Oficina "502", Capital Federal, a estar a derecho en el Expediente Nº 30360/03, Sumario Nº 3089, que se sustancia en esta Institución de acuerdo con el artículo 8º de la Ley del Régimen Penal Cambiario Nº 19.359 (t.o. por Decreto Nº 480/95), bajo apercibimiento de declarar su rebeldía. Publíquese por 5 (cinco) días.

GERENCIA DE ASUNTOS CONTENCIOSOS

ANA MARIA MARTURANO, Analista de Contrataciones, Gerencia de Servicios Generales. — LAURA A BONFIGLIO, Analista Administrativo de Asuntos Contenciosos, Gerencia de Asuntos Contenciosos. — RAUL MAURO FINOCCHIARO, Subgerente de Asuntos Contenciosos en lo Cambiario, Gerencia de Asuntos Contenciosos.

e. 11/2 Nº 438.692 v. 17/2/2004

ADMINISTRACION FEDERAL DE INGRESOS PUBLICOS

La Administración Federal de Ingresos Públicos cita por diez (10) días a parientes del agente fallecido Lucio Higinio CHAVEZ (L.E. Nº 6.772.061), alcanzados por el beneficio establecido en el artículo 142 de la Convención Colectiva de Trabajo 56/92 "E", para que dentro de dicho término se presenten a hacer valer sus derechos en Hipólito Yrigoyen Nº 370, 5º Piso, Oficina Nº 5648, Capital Federal. 04 de Febrero de 2004.

Firmado: ALICIA INES LORENZONI DE SANGUINETI, Jefe (Int.) Sección "J" División Beneficios.

e. 11/2 Nº 438.669 v. 13/2/2004

PUBLICACIONES DE DECRETOS Y RESOLUCIONES

De acuerdo con el Decreto Nº 15.209 del 21 de noviembre de 1959, en el Boletín Oficial de la República Argentina se publicarán en forma sintetizada los actos administrativos referentes a presupuestos, licitaciones y contrataciones, órdenes de pago, movimiento de personal subalterno (civil, militar y religioso), jubilaciones, retiros y pensiones, constitución y disolución de sociedades y asociaciones y aprobación de estatutos, acciones judiciales, legítimo abono, tierras fiscales, subsidios, donaciones, multas, becas, policía sanitaria animal y vegetal y remates.

Las Resoluciones de los Ministerios y Secretarías de Estado y de las Reparticiones sólo serán publicadas en el caso de que tuvieran interés general.

NOTA: *Los actos administrativos sintetizados y los anexos no publicados pueden ser consultados en la Sede Central de esta Dirección Nacional (Suipacha 767 - Ciudad Autónoma de Buenos Aires)*